

+

(N^o 261.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1835-1836.

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES

DU COMITÉ CONSULTATIF

DES

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

III



RELEVÉ DES SÉANCES

TENUES

par le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes
et les sous-comités.

Nos D'ORDRE.	DATES.	SÉANCES				ORDRES DU JOUR *.
		DU COMITÉ.	DU SOUS-COMITÉ			
			des travaux et constructions.	de l'expli- cation.	du contentieux.	
	1854.	Pages	Pages.	Pages.	Pages.	
1	13 novembre.	5	»	»	»	Installation.
2	23 id.	»	»	12	»	Attributions.
3	28 id.	»	22	»	»	Répartition du fonds de 9,000,000 de francs.
4	50 id.	»	»	35	»	Tarif des marchandises.
5	29 id.	»	»	»	37	Règlement sur les chemins de fer concédés.
6	4 décembre.	»	»	58	»	État du matériel roulant.
7	7 id.	»	»	59	»	Utilisation plus grande du matériel roulant. — Service des districts.
8	11 id.	»	»	42	»	Matériel destiné au transport du charbon.
9	18 id.	»	44	»	»	Répartition du fonds de 9,000,000 de francs.
10	19 id.	»	»	46	»	Organisation administrative.
11	21 id.	49	»	»	»	Surveillance des stations et des convois. — Commandes de locomotives. — Renouvellement du matériel roulant. — * Tarif des marchandises.
12	22 id.	54	»	»	»	Tarif des marchandises.
13	25 id.	56	»	»	»	Id.
14	27 id.	»	60	»	»	Contrats pour fourniture de locomotives. — Répartition du fonds de 9,000,000 de francs.
15	28 id.	»	»	65	»	Forme du budget.
	1855.					
16	3 janvier...	»	63	»	»	* Contrats pour fourniture de locomotives. — * Projet de travaux à Anvers. — Centralisation de toutes les grosses réparations à Malines.
17	4 id.	»	»	67	»	Forme du budget. — Organisation administrative.
	Nombre de séances à reporter . . .	4	4	8	1	

* Les objets à l'ordre du jour précédés d'un astérisque ont été renvoyés à une séance ultérieure.

N° D'ORDRE	DATES.	SEANCES				ORDRES DU JOUR.
		DU COMITE	DU SOUS-COMITE			
			des travaux et correspondance	de l'exploita- tion	du contencieux	
	Report	4	4	8	1	
18	8 janv 1850	Pages	80	"	"	* Travaux à Anvers — * Travaux aux ateliers de Machines — * Contrats pour fourniture de locomotives (1)
19	10 id	"	"	84	"	Organisation administrative
20	11 id	"	"	88	"	Id id
21	13 id	"	99	"	"	* Travaux à Anvers — Travaux aux ateliers de Machines — * Programme du voyage en Angleterre
22	16 id	"	"	"	100	Règlement sur les chemins de fer concédés
25	17 id	"	"	119	"	Programme du voyage en Angleterre — * Organisation administrative
24	21 fevru	"	122	"	"	Compte-rendu du voyage en Angleterre. — * Ordre des travaux du sous-comité
25	24 id	"	126	"	"	Construction des locomotives
26	26 id	"	"	129	"	Organisation administrative
27	27 id	"	"	160	"	Id id
28	28 id	"	"	165	"	Id id
29	3 mars	"	166	"	"	* Construction des locomotives (2)
30	3 id	"	"	172	"	Combustible à employer dans les locomotives
31	6 id	"	179	"	"	Construction des locomotives
32	7 id	"	185	"	"	Id id
33	7 id	186	"	"	"	Combustible à employer dans les locomotives
34	8 id	"	"	189	"	Organisation administrative
35	12 id	"	192	"	"	Construction des locomotives
36	15 id	"	"	200	"	Organisation administrative
37	19 id	"	201	"	"	Situation du matériel roulant. — Déplacement de la station de Bruxelles (Midi) — Junction centrale des chemins de fer à Bruxelles
38	21 id	"	"	207	"	Organisation administrative
39	22 id	"	"	212	"	Id id
40	26 id	"	215	"	"	Station centrale à Bruxelles — Déplacement de la station du Midi — Plans d'ensemble des stations d'Anvers, de Gand et de * Braine-le-Comte
41	28 id	"	218	"	"	Construction des locomotives.
42	28 id	"	"	222	"	Organisation administrative
	Nombre de séances à reporter	5	15	20	2	

(1) Le sous-comité s'est occupé dans cette séance des objets suivants : Commandes de locomotives. — Voyage en Angleterre — Communications diverses

(2) Le sous-comité s'est occupé dans cette séance des objets suivants : Ordre de ses travaux — Passage à niveau des chemins de fer de l'Etat et du Bas-Ileuu.

N° D'ORDRE.	DATES.	SÉANCES				ORDRES DU JOUR.
		DU COMITÉ.	DU SOUS-COMITÉ			
			des travaux et constructions.	de l'exploitation.	du contentieux.	
	Repart. . . .	8	18	20	2	
45	29 mars 1858.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Construction des locomotives.
44	29 id.	»	223	»	»	Organisation administrative.
43	2 avril	»	»	226	»	Constructions de l'arsenal à Malines. — Plan d'ensemble de Braine-le-Comte. — Hangar et remise de Charleroy. — * Station centrale à Bruxelles. — * Déplacement de la station du Midi.
46	4 id.	»	235	»	»	Organisation administrative.
47	11 id.	»	»	236	»	Id. id.
48	12 id.	»	»	242	»	Id. id.
49	15 id.	»	»	247	»	Locomotives à mettre hors de service.
50	16 id.	»	231	»	»	Remise aux locomotives de Mouscron. — Station centrale à Bruxelles. — Déplacement de la station du Midi.
51	18 id.	»	252	»	»	Organisation administrative.
52	23 id.	»	»	255	»	Locomotives à construire par M. Zaman et par l'établissement de Hoine-St-Pierre. — Répartition des crédits de 4 et de 9,000,000 de francs.
53	24 id.	»	262	»	»	Répartition des crédits de 4 et de 9,000,000 de francs.
54	30 id.	»	284	»	»	Répartition des crédits. — Bâtiments des marchandises de Malines. — * Bâtiment d'Anvers (Borgerhout) — * Commande de 10 diligences.
55	4 mai	»	286	»	»	Cahiers des charges pour l'adjudication du combustible.
56	7 id.	»	»	292	»	Commande de 10 diligences. — Transformation des fours à coke de Malines. — Répartition des crédits.
57	14 id.	»	298	»	»	Bâtiment d'Anvers (Borgerhout). — Hangar des Vieux-Lions à Anvers. — Hangar à marchandises de Bruges. — Commande de wagons à bagages et de wagons fermés à marchandises.
58	15 id.	»	312	»	»	Bâtiment d'Anvers (Borgerhout).
59	15 id.	»	»	518	»	Organisation administrative.
60	16 id.	»	»	519	»	Id. id.
61	18 id.	»	»	530	»	Renouvellement de locomotives.
62	21 id.	»	332	»	»	Renouvellement de locomotives. — Commande de wagons à bagages et de wagons fermés à marchandises.
63	21 id.	»	335	»	»	Marche des convois, période d'été.
64	29 id.	»	»	334	»	Renouvellement de locomotives.
65	30 id.	»	333	»	»	Marche des convois. — Cadre du personnel et dispositions transitoires.
66	4 juin	»	»	343	»	Renouvellement de locomotives.
67	5 id.	547	»	»	»	Commande de 10 diligences. — Atelier de montage à l'arsenal de Malines. — Bâtiments des marchandises à Malines. — Transformation des fours à coke.
	Nombre de séances à reporter	6	20	30	2	

N ^o D'ORDRE.	DATES.	SÉANCES				ORDRES DU JOUR.
		DU COMITÉ.	DU SOUS-COMITÉ			
			des travaux et résolutions.	de l'exploitation.	du contentieux.	
	Reperi. . . .	6	29	30	2	
		Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	
68	6 juin 1833.	"	"	333	"	Cadre et traitements du personnel.
69	6 id.	336	"	"	"	Rapport sur l'adjudication du combustible.
70	7 id.	"	362	"	"	Renouvellement de locomotives.
71	21 id.	"	"	364	"	Cadre du personnel de la voie. — Communications relatives aux autres services.
72	28 id.	"	"	371	"	Organisation administrative.
73	29 id.	"	373	"	"	Rapport sur les travaux de l'arsenal de Malines.
74	2 juillet . . .	"	382	"	"	Constructions de l'arsenal de Malines.
75	5 id.	"	"	384	"	* Extension du trafic des chemins de fer. — Approvisionnement du coke.
76	9 id.	"	387	"	"	Bâtiment de Templeuve. — Plans d'ensemble de la station de Quiévrain.
77	12 id.	"	"	391	"	Extension du trafic.
78	15 id.	"	"	"	396	Responsabilité de l'État pour les erreurs et les malversations vis-à-vis de la société concessionnaire de la ligne de Dendre-Waes. — Contribution des compagnies aux travaux d'établissement de passages sur le rail-way de l'Etat.
79	16 id.	"	399	"	"	Plans d'ensemble de la station de Quiévrain.
80	19 id.	"	"	401	"	Réclamations au sujet de l'insuffisance du matériel de transport. — Emploi fait du prélèvement de 500,000 francs pour renouvellement du matériel. — Cuisson du coke. — Courbes de la ligne de Termonde à Lokeren. — Commande de 10 diligences. — Cadre du personnel; attributions. — Système Edmondson. — Simplification des écritures et de la comptabilité. — Forme du budget et du compte annuel.
81	4 août	"	"	407	"	Compte-rendu du voyage de MM. de Brouwer de Hoggendorp et Masui en Allemagne.
82	6 id.	"	413	"	"	Plans pour Quiévrain. — * Bâtiment de Templeuve.
83	10 id.	"	"	418	"	Uniforme pour le personnel.
84	13 id.	"	416	"	"	* Projets pour Quiévrain. — * Bâtiment de Templeuve.
85	17 id.	"	"	417	"	Déplacement de la halte de Farciennes.
86	21 id.	"	418	"	"	Projets pour Quiévrain. — * Bâtiment de Templeuve.
87	24 id.	"	"	421	"	Déplacement de la halte de Haccht.
88	30 id.	"	"	425	"	Organisation administrative.
89	1 septembre.	"	"	433	"	id. id.
90	5 id.	"	"	440	"	Cahiers des charges pour l'adjudication du combustible.
91	5 id.	"	444	"	"	* Bâtiment de Templeuve (1)
	Nombre de séances à reporter . . .	7	38	43	3	

(1) Le sous-comité s'est occupé, dans cette séance, des objets suivants : Augmentation du prix de locomotives commandées. — Hangar aux bois à Malines

N ^o D'ORDRE.	DATES.	SÉANCES				ORDRES DU JOUR.
		DU COMITÉ.	DU SOUS-COMITÉ			
			des travaux et constructions.	de l'exploitation.	du contentieux.	
	Report. . . .	7	58	45	5	
		Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	
92	7 septembre.	"	"	446	"	Déplacement de la halte de Wichelen.
93	10 id.	450	"	"	"	Organisation administrative.
94	8 octobre. . .	"	484	"	"	Répartition des crédits de 4 et de 9 millions de francs.
95	9 id.	"	"	489	"	Règlement sur la comptabilité des matières. — Organisation. — Agence de subsistances. — Statistique du coût du travail, etc., des machines.
96	15 id.	"	491	"	"	Répartition des crédits de 4 et de 9 millions de francs.
97	18 id.	"	"	496	"	Emploi fait de 500,000 francs, prélevés sur le fonds de 9,000,000, pour renouvellement du matériel roulant.
98	18 id.	499	"	"	"	Organisation administrative. — Envoi au Ministre.
99	22 id.	"	504	"	"	Projets de bâtiment pour Cappelle. — Bâtiment et hangar pour Gosselies. — Projets d'ensemble pour Dolhain.
100	25 id.	"	"	506	"	* Service français organisé entre Charleroy et Namur (1).
101	5 novembre.	"	508	"	"	Forme de rail à adopter pour les renouvellements. — Projets pour Dolhain.
102	5 id.	"	"	510	"	Service français organisé entre Charleroy et Namur.
103	12 id.	"	525	"	"	Programme de la construction des chemins de fer.
104	12 id.	"	"	529	"	Agence de subsistances.
105	19 id.	"	557	"	"	* Projets pour la station de Dolhain (2).
106	24 id.	"	"	541	"	Organisation. — Cadres et traitements
107	26 id.	"	546	"	"	* Plans d'ensemble de Dolhain (3).
108	1 décembre.	"	"	549	"	Organisation. — Cadres du personnel.
109	5 id.	"	550	"	"	Application d'éclisses aux rails à 2 bourrelets placés dans les voies.
110	4 id.	"	"	555	"	Organisation. — Cadres du personnel.
111	6 id.	"	"	567	"	Id. Id.
112	7 id.	"	"	579	"	Id. Id.
113	10 id.	"	584	"	"	* Projets pour Dolhain (4).
	Nombre de séances à reporter . . .	9	47	54	5	

(1) Le sous-comité s'est occupé des objets suivants : Arrêt à Louvain — Composition des trains et traction des trains express. — Lettres-enveloppes portant le timbre d'affranchissement.

(2) Le sous-comité s'est occupé des objets suivants : Budget de 1856. — Placement d'éclisses, etc., aux chemins de fer concédés. — Travail des machines Wilson.

(3) Le sous-comité s'est occupé des objets suivants : Programme de la construction des chemins de fer. — Budget de 1856. — Éclisses. — Chemin de fer de Luttre à Denderleeuw.

(4) Le sous-comité s'est occupé des objets suivants : Compétence du comité pour l'examen des projets de bâtiments, etc. — Plan d'ensemble de la station de Courtrai.

N° D'ORDRE.	DATES.	SÉANCES				ORDRES DU JOUR.
		DU COMITÉ.	DU SOUS-COMITÉ			
			des travaux et constructions.	de l'exploita- tion.	du contentieux.	
	Report. . . .	9	47	54	5	
114	10 décembre.	Pages. "	Pages. "	Pages. 586	Pages. "	Service des convois de voyageurs.
115	19 id.	"	587	"	"	Projets pour Dolhain.
116	19 id.	"	"	589	"	Modifications à apporter au projet d'organisation.
	1856.					
117	9 janvier...	"	"	596	"	* Modifications à apporter au projet d'organisation (1).
118	9 id.	600	"	"	"	Modifications à apporter au projet d'organisation.
119	11 id.	618	"	"	"	Id. id.
120	14 id.	"	"	627	"	Examen du projet de budget pour 1856.
121	14 id.	630	"	"	"	Approbation d'un procès-verbal.
122	25 février...	650	"	"	"	Lecture de procès-verbaux à approuver. — Remise des dossiers communiqués au comité.
	Nombre de séances.	13	48	58	5	
		122				

(1) Le sous-comité s'est occupé des objets suivants : Insuffisance du matériel roulant. — Répartition du crédit de 9,000,000 de francs.

INSTITUTION

D'UN

COMITÉ CONSULTATIF DES CHEMINS DE FER,

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.



Arrêté royal du 28 octobre 1854.



LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Vu notre arrêté en date du 29 mars 1853, qui institue auprès du Ministère des Travaux Publics un conseil des chemins de fer, postes et télégraphes ;

Vu le rapport par lequel ce conseil rend compte de ses travaux ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics, et de l'avis de Notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Notre arrêté précité, en date du 29 mars 1853, est rapporté.

ART. 2. Il est institué, auprès du Ministère des Travaux Publics, un comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes.

Le Ministre lui soumettra les questions qui concernent les améliorations et les économies à introduire dans les diverses branches de l'exploitation, au point de vue des intérêts du public et de ceux du Trésor.

ART. 3. Ce comité, composé de douze membres, est réuni et présidé par le Ministre. Il élit dans son sein un vice-président.

ART. 4. Aucun traitement n'est accordé à ses membres. Toutefois, des jetons de présence et des frais de déplacement pourront leur être alloués.

ART. 5. Sont nommés membres du comité :

- MM. COOLS, ancien membre de la Chambre des Représentants ;
DE BROUWER DE HOGENDORP, membre de la Chambre des Représentants ;
DE LANNOY, général-major, inspecteur général des fortifications et du corps du génie ;
LE BAROU DE MAN D'ATTENRODE, membre de la Chambre des Représentants ;
DOLEZ, avocat à la Cour de cassation, ancien membre de la Chambre des Représentants ;
ÉLIAS, administrateur gérant des établissements de Sclessin ;
LOOS, membre de la Chambre des Représentants ;
MASUI, directeur général de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes ;
NERENBURGER, général-major au corps de l'état-major ;
QUOILIN, secrétaire général du Ministère des Finances ;
SPITAEELS, sénateur ;
TESCH, membre de la Chambre des Représentants.

ART. 6. Le secrétaire du comité sera désigné par Notre Ministre des Travaux Publics.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé d'assurer l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 28 octobre 1854.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.



PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES
DU COMITÉ CONSULTATIF
DES
CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

4

N° 1.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 13 novembre 1854.

La séance s'ouvre à 12^{3/4} heures du matin, sous la présidence de M. le Ministre des Travaux Publics.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, ÉLIAS, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et COOLS.

M. le MINISTRE expose en quelques mots le but de l'institution du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes. Il signale les bons effets produits par le conseil temporaire qui avait été créé par arrêté royal du 29 mars 1853. Au nombre des services qu'il a rendus, se trouve celui d'avoir jeté les bases d'un comité consultatif permanent. M. le Ministre indique une série de questions dont ce dernier aura à s'occuper. Il pense qu'avant toutes choses on voudra arrêter un règlement d'ordre intérieur. Sous ce rapport, il croit qu'on pourrait prendre pour base le règlement qui avait été adopté par le conseil, qu'il suffirait d'en passer les articles en revue et d'y faire les changements qui seraient reconnus nécessaires.

Cette proposition est admise.

M. le Ministre, après avoir désigné M. Cools pour remplir les fonctions de secrétaire, donne lecture du règlement de l'ancien conseil.

L'art. 1^{er} ne donne lieu à aucune observation.

A l'art. 2, M. Tesch propose de dire que le comité ne pourra délibérer ni prendre de résolution si sept, au moins, de ses membres ne sont présents, y compris le président ou le vice-président. Cette rédaction est adoptée.

Les articles suivants, jusques et y compris l'art. 11, ne donnent lieu à aucune observation.

Abordant l'art. 12, M. le Ministre fait observer que c'est le moment de décider de quelle manière le comité entend se subdiviser en sous-comités, pour l'instruction approfondie des affaires.

M. DE LANNOY voudrait savoir sous quelles grandes catégories les affaires peuvent se grouper.

M. MASUI donne les explications demandées. Il pense que, de même que l'ancien conseil s'était fractionné en trois sous-commissions, le comité pourrait se diviser en trois sous-comités, dont le premier s'occuperait de tout ce qui aurait rapport à l'établissement des routes, stations, bâtiments, en un mot, de tout le matériel fixe. Il s'appellerait le sous-comité des travaux et constructions. Le deuxième embrasserait l'ensemble des questions se rattachant au transport des hommes et des choses, y compris les tarifs, les postes et la transmission des dépêches au moyen de la télégraphie. Il serait désigné sous le nom de sous-comité de l'exploitation. Enfin le troisième sous-comité, qui prendrait le titre de sous-comité du contentieux, aurait à examiner les questions litigieuses et toutes celles qui se rattachent aux rapports de l'État avec les sociétés concessionnaires.

Il est décidé que l'art. 12 sera rédigé dans ce sens.

A propos de l'art. 13, il est convenu, sur l'observation de M. Tesch, que chaque sous-comité réglera si ses réunions auront lieu à jour fixe ou sur convocation de son président.

M. LE MINISTRE propose de stipuler dans l'art. 14 que les membres du comité pourront aller assister aux réunions des sous-comités dont ils ne font pas partie, et prendre part aux délibérations jusqu'au vote exclusivement. Cet article est en conséquence rédigé de la manière suivante : « Les membres du comité peuvent assister aux réunions des sous-comités dont ils ne font pas partie et prendre part aux délibérations. »

Art. 15, pas d'observations.

M. LE MINISTRE fait observer que l'art. 16 devrait être tenu en suspens jusqu'à ce qu'il fût décidé de combien de membres chaque sous-comité sera composé.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande que les premier et troisième sous-comités soient composés chacun de quatre membres, et le deuxième de six, à raison de l'importance de ses attributions. Il serait entendu que MM. Masui et Cools feraient partie de tous les sous-comités.

M. MASUI déclare qu'il est disposé à prendre part à tous les travaux, mais que dans les sous-comités il s'abstiendra de voter.

La même déclaration est faite par M. Cools.

On procède à la composition des sous-comités, de la manière proposée par M. de Brouwer de Hogendorp.

1^{er} sous-comité : *Travaux et constructions.*

MM. De Brouwer de Hogendorp,
De Lannoy,
Nerenburger,
Spitaels.

2^e sous-comité : Exploitation.

MM. De Brouwer de Hogendorp,
De Man d'Attenrode,
Élias,
Loos,
Spitaels,
Tesch.

3^e sous-comité : Contentieux.

MM. De Man d'Attenrode,
Dolez,
Quoilin,
Tesch.

L'art. 16 est ensuite arrêté avec la rédaction suivante : « Les sous-comités ne peuvent délibérer, si la moitié, au moins, des membres ne sont présents. »

Les articles suivants du règlement ne donnent lieu à aucune observation ⁽¹⁾.

Le comité procède à la nomination de son vice-président. Douze membres, y compris M. le Ministre, prennent part au vote. Ce sont MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Dolez, Élias, Masui, Nerenburger, Quoilin, Spitaels, Tesch, Cools et Van Hoorebeke.

M. de Brouwer de Hogendorp est nommé vice-président. Il prononce quelques mots de remerciement.

M. MASUI donne lecture d'une note dans laquelle sont passées en revue une série de questions dont le comité aura à s'occuper. Cette note est de la teneur suivante :

« Le conseil a admis qu'une dépense de 24 millions était encore nécessaire, mais la situation financière a forcé le Gouvernement à n'allouer momentanément que 9 millions.

Ces 9 millions, eu égard aux ressources, ont été répartis comme suit :

Exercice 1854	fr. 1,000,000
— 1855	3,500,000
— 1856	3,500,000
— 1857	1,000,000
Total	<u>9,000,000</u>

Vu l'extrême urgence, des contrats ont été passés avec différents établissements, pour la construction de 30 locomotives et de 700 wagons. Malheureusement ces fournitures ne seront entièrement livrées qu'au commencement de 1857.

Les 9 millions, ensuite des propositions du conseil permanent et eu égard à l'insuffisance de plus en plus constatée du matériel, ont été répartis provisoirement comme suit :

(1) Voir l'annexe, p. 10.

Locomotives et voitures.	fr. 4,560,000
Doubles voies.	1,101,900
Voies, plates-formes, pavages dans les stations et gares intermé- diaires	2,573,800
Bâtiments	764,500
	Fr. 9,000,000

Le conseil, dans sa proposition, avait porté 1,318,900 francs pour éclisses ; mais les réclamations du commerce sont devenues tellement vives et sérieuses, que l'administration insiste pour ajourner cette utile dépense et la remplacer par une dépense plus utile et surtout plus impérieuse.

De nombreuses questions de principe sont à résoudre. Des mesures administratives sont réclamées. Des modifications aux lois et règlements commandés par la situation exceptionnelle d'une exploitation par l'État, semblent être requises.

Voici celles qui réclament un examen immédiat.

1° Budget.

Les habitudes législatives imposent au Ministre l'obligation de discuter séparément le budget des recettes et celui des dépenses.

L'exploitation d'un chemin de fer rend ces deux services inséparables.

Les Chambres apprécient, le plus souvent, le mérite d'un budget, d'après son analogie avec le budget de l'exercice précédent, sans se préoccuper si une dépense nouvelle n'est pas une grande amélioration financière.

Ne conviendrait-il pas d'adopter une forme particulière de budget, soit en considérant l'exploitation comme un syndicat, soit en adoptant une rédaction permettant d'apprécier tous les éléments de la dépense en regard des recettes qui en seraient la conséquence ?

Il y aura, à cette occasion, à apprécier l'opportunité, la nécessité même de la création d'un fonds de réserve.

Veuillez remarquer qu'il s'agit d'un service comportant un mouvement de fonds, recettes et dépenses de plus de 40 millions.

Il semble qu'une exploitation par l'État ne peut exister sans un pareil fonds.

En effet, le renouvellement du matériel et des voies ne suit pas une marche régulière annuelle. Selon les circonstances, on peut avoir à dépenser, telle année, 1, 2 et même 3 millions de plus ou de moins que l'année qui précède ou qui suit.

Sans ce fonds de réserve, pour peu que la situation financière soit tendue, on doit ajourner les travaux les plus indispensables, comme cela a eu lieu depuis bien des années, au grand détriment du service.

2° Mode d'exploitation.

Deux modes d'exploitation existent :

Le premier consiste à faire le moins possible et à s'appuyer sur des industries corrélatives. C'est le commerce *en gros*.

Le deuxième mode consiste à repousser tout intermédiaire. C'est le commerce *en détail*.

Le système admis par l'État est mixte.

Le comité aura à examiner vers lequel des deux modes précités il faut se rapprocher.

3° Tarifs.

La question des tarifs est la plus grave question de notre exploitation.

Le chemin de fer semble n'avoir repris un peu de popularité que depuis que sa situation financière s'est améliorée. Cette amélioration paraît susceptible d'une bien plus grande extension, en s'appuyant sur les principes de la plus sévère équité.

La tarification par zones ;

La tarification différentielle ;

La tarification décroissante ;

Celles des haltes intermédiaires, sont autant de questions qui peuvent amener à la fois une grande simplicité dans le service avec une augmentation de recettes et une diminution de dépenses.

Quant à la poste :

La tarification des articles d'argent ;

La tarification des journaux ;

La taxe progressive des lettres d'après leur poids, sont toutes questions importantes à résoudre.

4° Projet de règlement général pour l'exploitation des chemins de fer concédés.

Un projet de règlement a été soumis aux compagnies et repoussé par quelques-unes d'entre elles.

L'examen de ce projet intéresse autant le public que les actionnaires.

L'intervention de l'État doit donc être d'une excessive impartialité.

Les compagnies refusent du matériel à certains expéditeurs lorsqu'elles ont des transports plus lucratifs à opérer pour d'autres.

L'État peut-il tolérer un pareil abus ?

Les cahiers des charges sont muets.

Jusqu'où peuvent s'étendre ses droits d'intervention, sans porter atteinte au principe des concessions ?

5° Fusion entre les chemins de fer concédés et celui de l'État.

L'avenir du chemin de fer semble réclamer cette fusion.

L'État possède 750 kilomètres de chemin de fer divisés en huit branches.

Les chemins de fer concédés, en relation avec le chemin de fer de l'État, comportent un nombre de kilomètres à peu près égal et sont divisés en autant de branches.

Il semble impossible dans un avenir très-peu éloigné, d'assurer un service raisonnable sous le rapport de la dépense et de la régularité ; si chacun de ces services est obligé de marcher isolément et si l'État doit maintenir l'harmonie entre tous ces services, sans le concours direct et immédiat de ceux-ci.

Il faudra donc, dans un avenir peu éloigné, que l'ensemble des réseaux de l'État et des compagnies soit exploité en commun, qu'il y ait fusion et qu'un service mixte, organisé dans l'intérêt général du Trésor, du public et des actionnaires, prévienne toutes difficultés à l'avenir.

6° Dépenses.

Est-il de l'intérêt de l'exploitation d'étendre davantage ses moyens de fabrication (renouvellement et entretien), ou est-il préférable de se dégager de toute surveillance, en livrant ce service à la spéculation privée ?

L'administration doit-elle abandonner les réparations de son matériel, par exemple ?

Est-il de son intérêt de fabriquer elle-même le coke, ou de le faire fabriquer par l'industrie privée ?

Les mêmes questions s'appliquent à la majeure partie des objets qui, aujourd'hui préparés par l'industrie privée, laissent constamment le service en souffrance.

D'autres questions d'une importance majeure se présenteront également.

Ainsi,

L'établissement du chemin de fer de raccordement entre les stations du Nord, du Midi, de l'Allée-Verte et du Luxembourg.

L'établissement de la station intérieure à Liège.

Les transports en dehors du chemin de fer sont complètement abandonnés.

L'organisation des affluents, au moyen du service des messageries et de la poste aux chevaux, dans les localités où celle-ci peut être maintenue, méritera toute la sollicitude du conseil. »

Cette lecture étant achevée, M. le Ministre annonce qu'il enverra successivement aux différents sous-comités, qui auront ainsi l'occasion de se constituer, les pièces se rattachant aux objets sur lesquels l'attention de l'assemblée vient d'être fixée.

La séance est levée à 3 heures.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

EM. VAN HOOREBEKE.

ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 1.

Règlement d'ordre intérieur du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes et des sous-comités.

§ 1^{er}. — DU COMITÉ.

ART. 1^{er}. Le comité s'assemble sur convocation signée par le Ministre des Travaux Publics, président, et par le secrétaire du comité.

ART. 2. Il ne peut délibérer ni prendre de résolution si sept au moins de ses membres ne sont présents, y compris le président ou le vice-président.

ART. 3. En l'absence du Ministre, président, le comité est convoqué et présidé par le vice-président.

ART. 4. Chaque séance s'ouvre par la lecture du procès-verbal de la séance précédente.

ART. 5. En cas de réclamation contre sa rédaction, le comité décide si la

réclamation est fondée et, dans l'affirmative, le procès-verbal est rectifié séance tenante.

ART. 6. Les procès-verbaux sont transcrits, après leur adoption, dans un registre spécial et signés par le président et par le secrétaire.

ART. 7. Le président règle l'ordre du jour, met les questions en délibération, accorde la parole et ferme les discussions, lorsque le comité se trouve suffisamment éclairé.

ART. 8. Les résolutions sont prises à la majorité absolue des voix, après défalca-tion des abstentions.

S'il y a partage de voix, la proposition est rejetée.

ART. 9. Les noms des votants sont indiqués au procès-verbal.

ART. 10. Les procès-verbaux du comité rendent un compte détaillé des discussions et des résolutions prises.

ART. 11. Les membres du comité ont le droit de rédiger et de faire insérer au procès-verbal les motifs de leur opinion et d'y joindre des notes justificatives qui sont reproduites hors texte et qui portent leur signature.

§ 2. — DES SOUS-COMITÉS.

ART. 12. Les attributions des trois sous-comités, formés dans le sein du comité, sont les suivantes :

1 ^{er} sous-COMITÉ — <i>Travaux et constructions.</i>	{	Routes, stations, bâtiments, doubles voies, matériel. Établissement de télégraphes.
2 ^e sous-COMITÉ. — <i>Exploitation.</i>	{	Transports en gros et en détail. Entretien ordinaire du matériel. Tarifs et comptabilité. Transports en dehors du chemin de fer, messageries, postes, télégraphie.
3 ^e sous-COMITÉ. — <i>Contentieux.</i>	{	Toutes les affaires contentieuses. Rapport de l'État avec les sociétés concessionnaires et de celles-ci entre elles.

ART. 13. Les sous-comités se réunissent soit à jour fixe, soit sur convocation de leur président.

L'ordre de leurs réunions est combiné de telle sorte qu'ils ne siègent pas simultanément le même jour.

ART. 14. Les membres du comité peuvent assister aux réunions des sous-comités dont ils ne font pas partie et prendre part aux délibérations.

ART. 15. Les membres du comité sont prévenus, par le secrétaire, de toutes les réunions des sous-comités.

ART. 16. Les sous-comités ne peuvent délibérer, si la moitié au moins des membres ne sont présents.

ART. 17. Les dispositions des art. 4 à 9 et 11 ci-dessus, sont applicables aux sous-comités.

ART. 18. Les procès-verbaux des sous-comités ne rendent compte que des résolutions prises et des faits que la majorité croirait opportun d'y constater.

ART. 19. Les rapports des sous-comités sont adressés au comité avec les procès-verbaux à l'appui.

§ 5. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 20. Tous les renseignements et documents que le comité et les sous-comités jugent nécessaires leur sont fournis par l'intermédiaire du Ministre ou du directeur général de l'administration.

ART. 21. Le comité et les sous-comités sont juges de l'opportunité des déplacements que nécessite l'examen sur lieux des questions qui leur sont soumises.

Ils peuvent, à cet effet, déléguer un ou plusieurs de leurs membres.

ART. 22. La garde des archives du comité et des sous-comités est confiée au secrétaire.

Ainsi fait et arrêté par le comité, en séance du 13 novembre 1854.

Le Membre-Secrétaire du comité,

J. COOLS.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

N° 2.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 23 novembre 1854.

La séance s'ouvre à 9 heures $\frac{3}{4}$ du matin.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, SPITAEELS, QUOILIN et COOLS.

Le sous-comité procède à la nomination de son président. Ont pris part aux votes : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Masui et Spitaels.

M. de Man d'Attenrode est nommé président du sous-comité.

Une discussion s'engage sur l'étendue des attributions du comité consultatif, que quelques membres ne trouvent pas assez clairement définies dans l'arrêté royal d'institution du 28 octobre dernier.

Le sous-comité charge son président et le secrétaire d'appeler l'attention du Ministre sur cet objet, de lui faire remarquer que les attributions que l'ancien

conseil désirait voir conférer au comité, se trouvent énumérées dans l'art. 7 du projet d'arrêté organique qui avait été préparé et adopté par le conseil, d'accord avec le Gouvernement, après discussion, et d'inviter enfin M. le Ministre à faire parmi ces attributions la part de celles qu'il est encore d'intention d'abandonner au comité, ainsi que la part de celles qu'il désire se réserver. Le sous-comité est d'avis que les explications de M. le Ministre devraient être données en assemblée générale.

M. MASUI donne quelques explications sur les convois de nuit pour les marchandises, réclamés dans l'intérêt du commerce, sur la difficulté que présente en général l'établissement de ces sortes de convois, les obstacles qui se sont opposés jusqu'à présent à l'établissement de convois de marchandises, allant seulement d'une localité à une autre, mais à heure fixe, soit de jour soit de nuit, alors que les transports ne sont ni réguliers ni déterminés. Il ajoute qu'on a toujours été et qu'on est encore prêt à établir des convois, de jour comme de nuit, dès que les expéditeurs s'engagent à déterminer l'importance des transports, les points de départ et d'arrivée et la durée des expéditions. Finalement il communique au sous-comité un projet d'arrêté royal qui a pour but d'introduire certaines modifications dans les tarifs pour le transport des marchandises en général. Ces modifications tendent principalement à établir des taxes d'hiver, à modifier le système des primes à l'exportation, l'importation et au transit, et à faciliter le chargement des marchandises pondéreuses (1).

Le sous-comité décide que ce projet d'arrêté royal et la note lue à l'appui seront autographiés, distribués et discutés dans la prochaine séance du sous-comité, qui est fixée à jeudi, 30 de ce mois, à 10 heures du matin.

La séance est levée à 1 heure.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

1^{re} ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 2.

Projet d'arrêté royal.

LÉOPOLD, ETC.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics ;
Le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes entendu ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Pendant les mois d'hiver (1^{er} décembre au 31 mars), les prix de

(1) Voir les annexes, pp. 13 et 16.

transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux seront augmentés de 10 p. %.

Toutefois cette augmentation ne sera pas applicable aux transports de marchandises par abonnement, ni aux transports réguliers qui auront fait l'objet de conventions spéciales.

ART. 2. Le tarif des articles de messagerie (service accéléré), sera divisé en deux sections dont les prix seront établis d'après les bases suivantes, qui comprennent tous les frais hormis ceux du camionnage qui continueront à être perçus d'obligation d'après les prix actuels, savoir :

1^{re} SECTION. — *Expéditions du poids de 10 à 300 kilogrammes et plus.*

Frais variables par quintal-lieue.	fr. 0,10
Frais fixes, par quintal	0,20

2^e SECTION. — *Expéditions du poids de 301 à 500 kilogrammes et plus.*

Frais variables par quintal-lieue	fr. 0,075
Frais fixes, par quintal	0,20

Les taxes seront appliquées par fraction indivisible de 10 kilogrammes en arrondissant les prix par demi-décimes.

Les taxes de la première section ne pourront être inférieures aux prix fixés pour 10 kilogrammes au tarif de la grande vitesse, et celles de la deuxième section aux prix de 300 kilogrammes de la première section.

ART. 3. Les frais accessoires pour enregistrement, chargement et déchargement des grosses marchandises (tarif n° 3), seront supprimés et remplacés par une taxe supplémentaire d'un demi-centime par quintal-lieue qui sera ajoutée aux prix des marchandises hors classe ainsi que de première et deuxième classe.

ART. 4. Les marchandises ci-après désignées formeront dans le tarif de la petite vitesse, une catégorie hors classe payant 6 centimes $\frac{1}{2}$ par quintal-lieue pour frais variables et 10 centimes par quintal pour frais fixes sans que la taxe puisse être inférieure à celle de 500 kilogrammes, au tarif du service accéléré, savoir :

Acides minéraux, — allumettes chimiques, — arbres et arbustes vivants, — armes de toute espèce.

Beurre, — bière et boissons en caisses ou en paniers, — bimbeloterie.

Cigares, — comestibles, — conserves, — coutellerie, — cristaux.

Draperie, — drogues et drogueries.

Eaux-de-vie, — eaux de fleur d'oranger, — essence de térébenthine.

Fromages, — fruits verts.

Ganterie, — gibier, — glaces encadrées et autres.

Horlogerie, huiles essentielles, — huitres.

Instruments de musique, d'optique et de précision.

Légumes frais, — levure, — librairie, — liqueurs en fûts, en paniers ou en caisses.

Machines, — marbres ouvrés, — mécaniques, — meubles.

Objets manufacturés, — objets d'art et de collection, — œufs.

Parfumerie, — passementerie, — pâtisserie, — pelleterie et fourrures, —

plantes, — plumes, — porcelaines, — poterie fine, — préparations pharmaceutiques.

Quincaillerie fine.

Savon de toilette, — soies brutes et manufacturées, — spiritueux en bouteilles, en caisses ou en paniers, — statues.

Tableaux, — tissus, — toiles ouvrées et unies.

Vinaigre en bouteilles, — vins en bouteilles, en caisses ou en paniers, — vernis, — volaille, — verrerie fine.

Zinc ouvré.

Les charges incomplètes seront taxées aux prix des marchandises hors classe ou d'une charge complète si ce dernier prix est plus favorable à l'expéditeur.

Il en sera de même des excédants de charge complète dépassant une tolérance de 500 kilogrammes; mais seulement lorsqu'il y aura lieu d'employer un wagon supplémentaire.

ART. 5. Les haltes intermédiaires distantes de moins de 2 lieues, d'une station principale (ou bureau régulier), ou dont l'importance ne représente pas un mouvement d'au moins un wagon par jour (soit 1,800 tonnes par an), cesseront d'être tarifées.

Les transports à effectuer de ou pour ces haltes seront taxés d'après le tarif de la station qui précède ou qui suit.

ART. 6. Les primes d'exportation et de transit seront égales à la différence du prix d'une classe à celui de la classe qui suit immédiatement.

Elles ne seront accordées qu'aux marchandises appartenant à la deuxième section des tarifs internationaux, et en tant qu'elles soient présentées par charge complète de wagon (4,000 kilogrammes et plus).

ART. 7. Le tarif des finances et valeurs sera modifié d'après les bases suivantes :

DISTANCES EN LIEUES.	PRIX PAR 1,000 FRANCS.	
	10,000 francs et moins.	au-dessus de 10,000 francs.
De 0 à 10 lieues	» 50	» 40
10 à 20 —	» 60	» 50
20 à 30 —	» 70	» 60
30 à 40 —	» 80	» 70
40 à 50 —	» 90	» 80
50 lieues et plus	1 »	» 90

Les prix ci-dessus comprennent tous les frais hormis ceux de camionnage qui seront toujours perçus à raison de 20 centimes par expédition et par 100 kilogrammes.

ART. 8. Le droit d'abonnement fixé à 5 francs par jour et par wagon, sera réduit à 3 francs pour les transports à plus de 10 lieues.

Ce droit sera augmenté d'un cinquième par jour et par 1,000 kilogrammes pour les wagons portant une charge supérieure à 5,000 kilogrammes.

ART. 9. Les betteraves seront portées à la deuxième classe du tarif de la petite vitesse et la mitraille de fonte à la troisième.

ART. 10. Les dispositions réglementaires actuelles auxquelles il n'est pas dérogé par le présent arrêté, resteront en vigueur.

ART. 11. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé d'assurer l'exécution du présent arrêté à partir du 21 décembre 1854.

Donné, etc.

2° ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 2.

Note à l'appui du projet d'arrêté royal apportant quelques modifications au tarif du transport des marchandises par le chemin de fer de l'État.

ART. 1^{er}. (Augmentation des prix pendant les mois d'hiver.)

Cette mesure n'est pas nouvelle. Elle a été appliquée au service belge-rhénan depuis 1845 jusqu'en 1849 ⁽¹⁾, date à laquelle on avait étendu à ce service le système inauguré en septembre 1848 pour les transports à l'intérieur.

La chambre de commerce d'Anvers avait elle-même recommandé l'adoption de ce principe et il n'avait donné matière à aucune critique ou réclamation fondée.

On comprenait que rien n'est plus juste que de mettre les prix en rapport avec les dépenses et les difficultés de service et qu'il n'est pas permis à une exploitation de chemin de fer d'entendre moins bien ses intérêts que les autres entreprises de transport et notamment la navigation.

En supposant qu'une augmentation de 10 p. % seulement ⁽²⁾ eût frappé les marchandises transportées pendant les trois premiers mois de cette année (les abonnements exceptés), la recette au lieu d'être de fr. 2,738,689 18 se serait élevée à. 3,012,558 09

Différence en plus. . . fr. 273,868 91

Remarquons toutefois que cette différence n'eût pas constitué un bénéfice réel, mais tout au plus le recouvrement

⁽¹⁾ Voir l'art. 26 du livret belge-rhénan du 22 août 1845.

⁽²⁾ Pour les relations internationales dont il est question ci-dessus, l'augmentation était de 15 p. %.

des dépenses extraordinaires auxquelles l'administration a été astreinte.

Au surplus, la mesure dont il s'agit aurait un autre effet non moins utile au point de vue des facilités qu'elle introduirait dans le service des transports.

En effet, les expéditeurs ne manqueraient pas d'aviser au moyen d'éviter autant que possible le paiement de la taxe d'hiver, et l'on ne verrait plus les approvisionnements se faire au dernier moment et alors que le chemin de fer reste seul parmi tous les moyens de communication, pour satisfaire à tous les besoins.

ART. 2. (Réduction des prix du tarif des articles de messagerie pour les expéditions de 300 à 500 kilogr.)

Dans la situation actuelle, les trois quarts des expéditions du poids de 300 à 500 kilogrammes échappent à l'application du tarif des transports accélérés.

Ces trois quarts se retrouvent dans les transports à petite vitesse, les expéditeurs pouvant aux termes de l'art. 12 du livret réglementaire, les faire passer comme articles de roulage en payant pour 500 kilogrammes.

Outre la diminution que cet état de choses amène dans la recette, il présente encore l'inconvénient de fausser les résultats du mode de tarification introduit par l'arrêté royal du 8 juin 1853, et de prêter à des critiques qui en définitive sont fondées.

La combinaison proposée remédierait à ces inconvénients, et il suffit pour s'en convaincre de comparer les bases des prix actuels avec celles des prix proposés.

Voici cette comparaison :

	SERVICE ACCÉLÉRÉ.			PETITE VITESSE.		
	1 ^{re} section.	2 ^e section.	Hors classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
Bases des prix actuels .	» 10	»	»	» 05	» 04	» 03
Id. proposés.	» 10	» 07 $\frac{1}{2}$	» 06 $\frac{1}{2}$	» 05 $\frac{1}{2}$	» 04 $\frac{1}{2}$	» 03

En voyant l'écart qui existe aujourd'hui entre les prix de l'accélééré et ceux de la petite vitesse, on conçoit que des anomalies devaient en résulter dans l'application et que ces anomalies disparaîtront du moment où l'on aura admis un prix intermédiaire ainsi que des taxes *minima* pour empêcher qu'on ne paye moins pour 20 kilogrammes que pour 10 ; pour 310 que pour 300 et pour 600 que pour 500.

Les éléments manquent pour apprécier si l'adoption de cette mesure amènerait une augmentation ou une diminution dans les recettes.

Il y a lieu de croire cependant qu'il en résulterait une augmentation puisque, d'une part, si l'on réduit les prix du tarif accéléré, cette réduction, qui ne portera que sur un quart des transports, deviendra une augmentation pour les trois autres quarts, et, d'autre part, que la perception des taxes *minima* formera compensation à la réduc-

tion de la taxe fixe de 20 centimes qui se percevait toujours par dixième, de 10 en 10 kilogrammes, au lieu d'être perçue intégralement pour les expéditions de 100 kilogrammes et moins.

Au surplus, l'administration considère ce changement comme une mesure d'ordre et de régularisation bien plus que comme une mesure fiscale.

ART. 3. (Suppression des frais accessoires pour enregistrement, chargement et déchargement des grosses marchandises, et remplacement de ces frais par une augmentation d'un demi-centime par quintal-lieu sur les prix des marchandises des trois premières classes.)

Cette disposition couperait court à toutes les difficultés auxquelles donne lieu la perception des frais de chargement et de déchargement.

Le service de perception et de contrôle en deviendrait plus facile et les tarifs se trouveraient dégagés d'une complication que l'on reproche à tout propos à l'administration.

Le chemin de fer du Nord en France et la plupart des chemins de fer allemands suivent le même système. Seulement ils l'appliquent aux marchandises de toutes classes et les taxes qu'ils ajoutent aux frais de transport proprement dits sont beaucoup plus élevées.

Or, dans la proposition dont il s'agit, l'augmentation ne s'appliquerait qu'aux marchandises des trois premières classes, c'est-à-dire à celles qui, en général, sont chargées et déchargées par les ouvriers de l'administration et qui, d'ailleurs, peuvent aisément supporter une taxe plus élevée que la taxe actuelle.

D'après les calculs qui ont été faits, l'adoption de cette disposition produirait au Trésor une augmentation d'environ 100,000 francs.

ART. 4. (Création d'une catégorie de marchandises hors classe.)

C'est ce qui se pratique sur tous les chemins de fer bien exploités, en vertu du principe que la marchandise doit payer tout ce qu'elle peut payer.

Il suffit de lire la nomenclature proposée pour reconnaître qu'elle est conforme à ce principe.

La recette en plus que l'on peut attendre de l'adoption de cette proposition, peut être évaluée à 150,000 francs.

ART. 5. (Suppression des haltes intermédiaires peu importantes dans la nomenclature des stations tarifées.)

La tarification des haltes intermédiaires telle qu'elle est admise depuis septembre 1848, constitue l'exploitation en une perte réelle, en ce sens que la taxe qui leur est applicable ne renferme aucune compensation pour le roulement à vide et le chômage forcé du matériel.

Cette perte était récupérée dans les anciens tarifs, et la proposition ci-contre a pour but d'y revenir en ce qui concerne une catégorie de haltes dont l'importance, au point de vue du trafic, est loin d'être en rapport avec les dépenses qu'elles nécessitent.

D'après les relevés qui ont été dressés, la mesure atteindrait trente-trois haltes où les transports ne s'élèvent pas à 1,800 tonnes par an.

Ces haltes sont les suivantes :

Duffel,	qui donne	484 tonnes.
Vieux-Dieu,	—	148 —
Londerzeel,	—	363 —
Malderen,	—	440 —
Buggenhout,	—	596 —
Gyseghem,	—	2 —
Wichelen,	—	8 —
Melle,	—	23 —
Hansbeke,	—	124 —
Oostcamp,	—	1 —
Plaesschendaël,	—	611 —
Nazareth,	—	9 —
Machelen,	—	1 —
Olsene,	—	53 —
Haerlebeke,	—	1,183 —
Templeuve,	—	713 —
Havannes,	—	16 —
Bary,	—	237 —
Ligne,	—	327 —
Lens,	—	1,033 —
Wespelaer,	—	» —
Welm,	—	113 —
Cortenbosch,	—	164 —
Alken,	—	434 —
Gingelom,	—	1,688 —
Rosoux,	—	1,193 —
Ensival,	—	632 —
Forest,	—	131 —
Loth,	—	131 —
Lembecq,	—	1,624 —
Hennuyères,	—	737 —
Gouy-le-Piéton,	—	427 —
Pont-à-Celles,	—	123 —

Il est entendu que ces haltes seraient érigées en bureaux réguliers et, par conséquent, tarifées, à partir du moment où leur importance dépasserait les limites fixées.

Quant à la recette en plus à résulter de cette mesure, les évaluations les plus approximatives font voir qu'elle ne dépasserait guère 10,000 francs par an.

On peut juger d'après cela du peu d'influence qu'elle aurait sur les intérêts commerciaux, industriels ou agricoles.

ART. 6. (Prime d'exportation et de transit.)

Cet article comprend trois propositions bien distinctes, savoir :

1° Le calcul de la prime en tenant compte de la classe de la marchandise ;

2° Dénomination des marchandises qui auront droit à la prime ;

3° Suppression des primes accordées aux expéditions par charge incomplète de wagon.

La première proposition est la conséquence naturelle des changements apportés dans la classification.

C'est par suite d'un oubli qu'elle n'a pas été introduite dans le tarif du 1^{er} juillet 1833.

On comprend en effet que la prime ne peut être plus élevée pour une marchandises hors classe, par exemple, que pour un produit appartenant à la deuxième classe.

C'est le contraire qui doit avoir lieu et qui aura lieu, en effet, si la proposition est admise.

La deuxième, a pour but de faire cesser l'anomalie qui résulte de ce que l'on a intérêt à scinder certains transports en destination de la France et de la Prusse, au mépris des tarifs directs, établis en vertu de conventions d'exploitation, dans lesquels on a tenu largement compte des besoins réels du commerce par rapport aux chemins de fer en relation.

La troisième, est encore un retour aux principes qui étaient en vigueur en 1847, époque à laquelle l'octroi de primes aux expéditions comportant au moins la charge d'un wagon, satisfaisait amplement aux intérêts commerciaux engagés dans la question.

C'est en pure perte que les tarifs de 1848 ont étendu ces primes aux expéditions par charge incomplète de wagons.

Il est de notoriété qu'à de rares exceptions près, ces primes ne profitent qu'aux commissionnaires et nullement au commerce.

Remarquons enfin que tous ces transports dont une grande partie comporte une prime insignifiante, puisqu'elle descend parfois jusqu'à 90, 60 et même 30 centimes, exigent l'accomplissement de nombreuses formalités (duplicata de feuilles de route, inscriptions spéciales, quittance, déclarations de la douane, etc.), et occasionnent par conséquent à l'exploitation une foule d'embarras que leur importance ne justifie aucunement.

Une autre remarque à faire, c'est que l'on verrait ainsi disparaître l'anomalie qui a été signalée à l'endroit du transport des huîtres et du poisson frais en transit.

Quant aux conséquences de la mesure au point de vue financier, les calculs qui ont été faits établissent qu'elle ferait rentrer au Trésor une recette annuelle d'environ 50,000 francs.

du tarif actuel qui est trop faible pour les expéditions comportant moins de 10,000 francs, et relativement trop élevé pour celles dépassant ce chiffre.

Les bases proposées sont celles du chemin de fer du Nord, dont le tarif passe pour être mieux combiné et plus rémunérateur.

Il n'est guère possible de déterminer les effets de ce nouveau tarif relativement à la recette ; mais il est très-hors de doute qu'il en résulterait une notable amélioration, surtout si, comme on peut l'espérer, il amène des transports nouveaux.

Art. 8. (Déclassement des betteraves et de la mitraille de fonte.)

Ce déclassement ferait droit aux réclamations très-fondées qui ont été adressées à ce sujet à l'administration.

Il convient en effet que les betteraves ne soient pas taxées au même prix que le sucre, et que la mitraille de fonte soit assimilée à la fonte brute.

Art. 9. (Réduction du droit d'abonnement.)

Le tarif des transports par abonnement a été combiné pour les transports à petites distances.

Pour les transports à 10 lieues, les taxes correspondent exactement à celles du tarif ordinaire ; mais l'abonné y trouve de grands avantages lorsqu'il parvient à effectuer deux voyages par jour ou trois voyages en deux jours.

D'une part, ses transports sont assurés, et, d'autre part, il jouit d'une réduction sur les frais de transport.

Comme ce dernier avantage ne peut être obtenu pour les transports à de plus longues distances, il en résulte que les abonnements sont peu demandés et que le public et l'exploitation sont ainsi privés des bénéfices d'un système qui permet d'utiliser le plus complètement possible le matériel.

C'est en vue de remédier à ce grave inconvénient que l'administration propose de réduire à 3 francs le droit d'abonnement pour les transports à plus de 10 lieues.

On objectera que cette réduction devrait être proportionnelle aux distances et former par conséquent une échelle comprenant plusieurs prix ; mais après examen on reconnaîtra qu'il est préférable d'adopter un prix moyen qui compliquera infiniment moins le tarif et qui, d'ailleurs, fera atteindre le but dans la plupart des cas.

N° 3.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 28 novembre 1854.

Ordre du jour : Répartition du fonds de 9,000,000 de francs.

La séance est ouverte à 10 heures $\frac{1}{4}$ du matin.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, et COOLS

M. NERENBURGER avait fait connaître, par écrit, qu'une audience à la Haute-Cour militaire, dont il fait partie, l'empêcherait d'assister à la séance.

Il est procédé à la nomination d'un président du sous-comité. Ont pris part au vote : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Masui et Spitaels.

MM. Spitaels et de Lannoy ayant été nommés à parité de suffrages, le premier de ces messieurs fait valoir les absences assez nombreuses qui résulteront pour lui de sa participation à différentes entreprises industrielles ; il prie en conséquence M. de Lannoy de vouloir bien diriger les travaux du sous-comité.

M. de Lannoy se rend à ce vœu, et accepte la présidence.

M. MASUI, rappelant une question qui avait été soulevée dans la première réunion du sous-comité de l'exploitation, celle de l'étendue des attributions du comité consultatif, fait connaître que M. le Ministre l'a autorisé à déclarer que les communications les plus franches, les plus entières, seront toujours faites au comité de la part de l'administration, que les renseignements les plus complets lui seront fournis en tout temps ; qu'à tout cela il n'est mis qu'une seule réserve, c'est que le principe de la hiérarchie des pouvoirs soit respecté, que des membres du comité ne viennent pas, par exemple, s'interposer entre la direction supérieure et les subordonnés, de manière à gêner l'action de la première ou à infirmer son autorité.

Des marques générales d'assentiment ayant accueilli ces paroles, il est passé outre aux objets à l'ordre du jour.

M. MASUI donne communication d'une série de chiffres aidant à faire connaître l'emploi qui sera fait du crédit de 9,000,000 de francs, voté l'année dernière par les Chambres (1). Il fait observer que l'ancienne commission avait arrêté la répartition à raison d'un fonds de 12,000,000 de francs. Des réductions ont dû être opérées. Elles ont eu principalement ce résultat de faire remettre l'exécution de tout le système des éclisses, dans l'établissement des rails, ce qui a permis d'augmenter légèrement les fonds qui seront affectés à la construction du matériel roulant. Il ajoute que, de cette manière, il sera pourvu, autant que possible, aux nécessités les plus urgentes. Mais il fait observer qu'il y a pour le matériel, d'autres nécessités tout aussi impérieuses, celles qui concernent les répartitions de l'usure occasionnée par l'emploi ; qu'il faut, eu égard à leur nature, être en me-

(1) Voir l'annexe, p. 24.

sure d'y satisfaire d'une manière permanente et régulière. A ce sujet, il soumet au sous-comité la question suivante :

Ne conviendrait-il pas qu'un fonds spécial fût porté au budget pour le renouvellement ordinaire du matériel ?

Le sous-comité délibérant sur la dernière proposition de M. Masui, et partageant, sous ce rapport, l'avis qui avait déjà été émis par l'ancien conseil, déclare, à l'unanimité, qu'il devrait être pourvu au remplacement des billes, rails et autres éléments destructibles de la voie, ainsi que des machines, voitures, wagons et de l'outillage, au moyen de la dotation annuelle du budget.

A ce sujet, M. DE MAN D'ATTENRODE émet l'avis que, pour les locomotives et les voitures de toute espèce à construire, on adopte, comme modèles, les types reconnus les meilleurs chacun dans sa spécialité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ajoute de nouveaux développements à ceux donnés par M. de Man d'Attenrode.

M. MASUI déclare que l'administration a naturellement le plus grand intérêt à agir ainsi et qu'elle n'agit pas autrement.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait observer que chaque application spéciale du fonds de 9,000,000 de francs exigera un examen approfondi. On aura nommément à s'assurer si le même résultat ne pourra pas être obtenu avec moins d'argent. Ces considérations l'amènent à soumettre au sous-comité deux propositions. La première tend à demander que M. le Ministre communique au sous-comité les projets des travaux qu'il se propose de faire entreprendre au moyen du fonds de 9,000,000 de francs, avec toutes les pièces à l'appui, afin que chaque projet puisse être soumis à un examen spécial. Cette proposition est adoptée sans opposition.

La deuxième proposition, qui est également adoptée, a pour but d'obtenir, pour des membres du sous-comité, l'autorisation de visiter, en compagnie de M. Masui, les lignes de chemins de fer, passant pour être le mieux organisés, en France, en Angleterre, en Allemagne et dans d'autres pays, à l'effet d'établir une comparaison entre ce qui a été fait ailleurs et ce qu'on se propose de faire chez nous.

M. SPITAEELS fait ensuite valoir une considération qui se rattache également à l'emploi de tout le crédit de 9,000,000 de francs, mais plus particulièrement cependant de la partie qui sera affectée à l'extension du matériel roulant, c'est que rien ne soit négligé pour obtenir de prompts résultats. Il est, dit-il, suffisamment reconnu que les établissements métallurgiques du pays ne peuvent suffire en ce moment aux nombreuses commandes qui leur viennent de toutes parts. Qu'on se hâte donc de ratifier les contrats qui ont été passés par l'État avec quelques-uns de ces établissements pour la fourniture d'un certain nombre de locomotives, sinon des conventions de la même nature vont être conclues avec des chemins de fer étrangers, et l'État ne pourra pas même être servi dans le délai déterminé, délai qui n'est déjà que trop éloigné.

Le sous-comité émet l'avis que les contrats encore soumis à l'approbation du Gouvernement, soient ratifiés le plus promptement possible, et qu'on recherche des moyens d'accélérer les époques de fournitures, fût-ce même au prix d'un sacrifice pécuniaire.

La séance est levée à 12 heures $\frac{1}{2}$.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

E. DE LANNOY.

ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 3.

Emploi du crédit de 9,000,000 de francs alloué par la loi du 21 mai 1854.

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.	Observations.
I. ROUTES.	"	"	"	
II. STATIONS.				
STATION DE BRUXELLES (NORD).				
Bâtiments de face. — Achèvement. Pr m ^m . 535,000				
Prolongement de la gare. — Remise aux voitures. .	190,000	"		
Voies 22,500			(a) 293,250	(a) Dans cette somme se trouve comprise celle de 190,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853
Plates-formes et excentriques. 30,700	"	103,250		
Clôture, murs. — Trottoirs. 51,500				
STATION DE L'ALLÉE VERTE.				
Exhaussement de la station. — Terrassements 36,000				
Voies 58,500				
Plates-formes, excentriques. 51,500	"	263,000	263,000	
Acquisitions de terrains. 120,000				
STATION DE MALINES, MAGASIN CENTRAL ET ARSENAL.				
<i>Station proprement dite.</i>				
Voies 55,600				
Plates-formes, excentriques. 64,800	"	118,400		
Agrandissement du bâtiment des recettes. 20,000				
Fermeture des galeries couvertes. 9,000	29,000	"		
<i>Magasin central.</i>				
Agrandissement du hangar au bois.	10,000	"		
<i>Arsenal.</i>				
Agrandissement du hangar aux voitures et appropriation en atelier pour la réparation des voitures 120,000			(b) 372,400	(b) Dans cette somme se trouve comprise celle de 210,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853
Remises aux voitures 60,000	200,000	"		
Lavoirs et séchoirs. 20,000				
Clôture	"	18,000		
A reporter. fr.	429,000	499,650	928,650	

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.	Observations.	
Report. fr.	429 000	499,630	928,630		
STATIONS D'ANVERS.					
Élargissement de la poterne du Meirsteeg. 77,000	334,000	»		(a) Dans cette somme se trouve comprise celle de 425,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.	
Bâtiment pour voyageurs à Borgerhout.. 113,000					
Gare couverte à Borgerhout..... 37,000					
Remise aux locomotives à Borgerhout... 83,000					
Voies nouvelles, plates-formes, etc..... 276,300	»	340,000	(a)		
Pavages, rampes, trottoirs..... 34,000					
Clôture, aubettes..... 29,700			1,202,000		
Hangar au canal de l'Ancre..... 268,000	268,000	»			
Voies nouvelles et dépendances..... 69,273	»	117,000			
Pavages..... 24,000					
Clôture, aubettes..... 23,723					
Hangars des Vieux-Lions. Agrandissement. 143,000	143,000	»			
STATION DE VERTRÛCK.					
Bâtiment et magasin..... 12,000	18,300	»		(b) Dans cette somme se trouve comprise celle de 10,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.	
Acquisition de terrain. Remblai..... 6,300					
Pavages..... 2,000	»	2,300	21,000		
Clôture..... 500					
STATION DE TIRLEMONT.					
Hangar et magasin (coke et consommation). 10,000	23,300	»			
Allongement de la remise aux locomotives. 15,300					
Grue de chargement.....					
		4,000	(b) 27,300		
STATION DE LANDEN.					
Hangar, magasin, bureau.....	17,300	»	(c) 17,300	(c) On n'a porté que la moitié de la somme de 35,000 francs comprise dans le crédit de 4,880,000 francs alloué par la loi du 25 avril 1853. Cette somme suffira pour l'exécution des travaux strictement nécessaires jusqu'au moment où l'on pourra compléter cette station de commun accord avec la Compagnie du chemin de fer de Landen à Maëstricht.	
STATION DE GINGELOM.					
Bâtiment des recettes et magasin.....	12,000	»	(d) 26,060	(d) Dans cette somme se trouve comprise celle de 12,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.	
Voies et excentriques..... 9,360	»	14,060			
Pavages..... 4,700					
A reporter. fr.	1,243,300	977,210	2,222,710		

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Garcs, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.	Observations.	
Report. fr.	1,245,500	977,210	2,222,710		
STATION DE FERHE.					
Agrandissement du magasin.....	5,000	»	22,500		
Voies..... 12,500	»	17,500			
Excentriques..... 500					
Acquisition de terrains, terrassements... 4,500					
STATION D'ANS.					
Allongement de la remise.....	10,000	»	49,650		
Agrandissement de la station.	Voies..... 17,600	»			
	Plates-formes et excentriques..... 7,800				
	Aqueduc, terrains, terrassements..... 12,750			39,650	
	Aqueduc, fossés, percés..... 1,500				
STATION DE LIÈGE. (GUILLEMINS.)					
Hangar, magasin et bureau aux marchandises.	215,000	»	337,100		
Voies..... 52,100	»	122,100			
Plates-formes, excentriques..... 55,000					
Pavages..... 35,000					
ANGLEUR (station à établir au point de croisement du chemin de fer de l'Etat et de celui de Namur à Liège).					
Bâtiment, etc., etc.....	10,000	»	10,000		
STATION DE CHÈNÉE.					
Bâtiment des recettes..... 20,000	32,000	»	»		
Hangar, magasin aux marchandises..... 12,000					
Agrandissement de la station.	Embarcadère aux charbons..... 50,000	»	155,505	(a) 163,505	
	Voies..... 46,505				
	Plates-formes, excentriques..... 37,200				
A reporter. fr.	1,817,500	1,289,965	2,807,465		

(a) Dans cette somme se trouve comprise celle de 32,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation	TOTAUX.	Observations.
Report. fr.	1,517,500	1,289,065	2,807,465	
STATION DE VEAUVIERS.				
Hangar aux voitures.	26,280	"	91,750	
Voies 40,130	"	59,430		
Plates-formes, excentriques. 7,800				
Remblai. 21,500	"	26,000		
Établissement d'une voie vers la rue de Hodimont. { Voie (450 mètr. de long.) 15,000 Excentriques 1,000 Remblai. 10,000				
STATION DE DOLHAIN.				
Bâtiment pour les recettes et pour le service de la douane	25,000	"	108,100	
Voies. 15,450	"	41,950		
Plates-formes et excentriques 19,500				
Embarcadère. 5,000	"	41,150		
Pavages et empierrement. 4,000				
Agrandissement de la station. { Déblai et remblai. . . . 30,000 Revêtement en pierres sèches du talus sud. . . 11,150				
STATION DE CAPELLE.				
Bâtiment des recettes et magasin	12,000	"	14,000	
Terrains, terrassements, pavages.	"	2,000		
STATION DE LONDERZEEL.				
Bâtiment des recettes et magasin	12,000	"	(a) 20,975	(a) Dans cette somme se trouve comprise celle de 13,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Acquisition de terrains, pavages 3,000	"	8,975		
Voies 4,975				
Excentriques. 1,000				
STATION DE BUGGENHOUT.				
Agrandissement du bâtiment des recettes.	5,000	"	(b) 11,850	(b) Dans cette somme se trouve comprise celle de 5,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Voies et excentriques. 4,250	"	6,850		
Pavages 2,600				
STATION DE WETTEREN.				
Hangar et magasin 7,000	7,000	"	9,000	
Pavages	"	2,000		
A reporter. fr.	1,604,780	1,458,540	3,065,120	

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.	Observations.
Report. fr.	1,601,780	1,438,540	3,065,120	
STATION DE BELLE.				
Bâtiment des recettes et magasin.	12,000	"	(a) 23,625	(a) Dans cette somme se trouve comprise celle de 14,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Acquisition de terrains, pavages. 3,800	"	11,625		
Voies et excentriques. 8,125	"			
STATION DE GAND.				
Hangar aux marchandises. 90,000	112,000	"	(b) 287,800	(b) Dans cette somme se trouve comprise celle de 200,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
— au coke 14,000				
Magasin pour objets de consommation. 8,000	"	175,800		
Voies, plates-formes et excentriques. 99,800	"	"		
Remblai du fossé d'enceinte. 40,000	"	"		
Clôture, grillage, etc. 56,000	"	"		
STATION DE HANSBEKE.				
Bâtiment et magasin. 12,000	"	"	(c) 13,000	(c) Dans cette somme se trouve comprise celle de 12,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Acquisition de terrains	"	5,000		
STATION DE BRUGES.				
Auvent au bâtiment des recettes 3,000	43,000	"	(d) 68,900	(d) Dans cette somme se trouve comprise celle de 40,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Hangar aux marchandises. 25,000				
— aux voitures. 15,000	"	21,900		
Voies 6,500	"	"		
Plates-formes 15,600	"	"		
Pavages. 2,000	"	"		
STATION DE JABBEKE.				
Bâtiment et magasin. 12,000	"	"	(e) 14,000	(e) Dans cette somme se trouve comprise celle de 12,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Pavages.	"	2,000		
STATION D'OSTENDE.				
Hangar aux marchandises. — Agrandissement 16,000	53,000	"	(f) 70,600	(f) Dans cette somme se trouve comprise celle de 30,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Hangar aux voitures 17,000				
Voies, plates-formes et excentriques 53,600	"	57,600		
Pavages 2,000	"	"		
A reporter. fr.	1,850,780	1,710,263	3,541,043	

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.	Observations.
Report. fr.	1,850,780	1,710,265	5,541,045	
STATION DE DEYNZE.				
Voies et excentriques..... 18,730	}	23,730	23,730	
Pavages..... 5,000				
STATION D'HAERLEBEKE.				
Bâtiment et magasin..... 15,000	}	2,800	(a) 17,890	(a) Dans cette somme se trouve comprise celle de 15,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Voies..... 1,890				
Pavages..... 1,000				
STATION DE COURTRAI.				
Bâtiment des recettes..... 70,000	}	133,000	(b) 288,000	(b) Dans cette somme se trouve comprise celle de 65,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853. (c) Au bâtiment de la douane seront annexés des hangars, bureaux, etc., pour le service de l'octroi, dont la ville de Courtrai supportera les frais de construction.
Hangar aux marchandises et acquisitions de terrains..... 63,000				
Bâtiment pour la douane, bureaux, corps de garde, etc..... 20,000				
Voies, plates-formes et excentriques..... 106,000				
Pavages et rampes..... 10,000				
Clôture..... 17,000				
STATION DE MOUSCRON.				
Remise aux locomotives..... 50,000	}	52,700	102,700	
Voies, plates-formes et excentriques..... 48,700				
Pavages..... 4,000				
STATION DE NÉCHIN.				
Agrandissement du bâtiment des recettes (magasin).	5,000	}	17,625	
Voies, plates-formes et excentriques.... 9,625	}			
Rampes, pavages..... 3,000				
STATION DE TEMPLEUVE.				
Bâtiment des recettes (bureau, magasin, salle d'attente)..... 9,000	}	5,975	14,975	
Voies et excentriques.....				
A reporter. fr.	2,064,780	1,941,205	4,005,985	

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation	TOTAUX.	Observations.
Report. fr.	2,064,780	1,941,205	4,005,985	
STATION DE TOURNAI.				
Agrandissement de la remise aux locomotives et appropriation en remise à voitures.....	12,000	"	95,750	
Voies, plates-formes et excentriques.....	17,250	81,750		
Pavages.....	10,000			
Travaux militaires à l'entrée de la station.	25,500	"		
Déplacement de la voie, servant au déchargement des pierres, chaux, etc....	51,000	"		
STATION DU MIDI (BRUXELLES).....	"	500,000	(a) 300,000	(a) Cette somme de 300,000 fr. est destinée à couvrir les frais d'acquisition des terrains et l'exécution des terrassements nécessaires à l'établissement de la station du Midi, à l'extérieur des boulevards. Elle ne doit pas être considérée comme une charge pour le Trésor, attendu que la dépense d'établissement de la station au delà du boulevard, déduction faite de la valeur des terrains occupés par la station actuelle, ne dépassera pas celle qui serait nécessaire pour la construction d'une station sur l'emplacement actuel. C'est donc un simple échange de valeur qu'il s'agit de faire.
STATION DE HAL.				
Mur de quai au droit du bâtiment des recettes. . . .	"	15,000	15,000	
STATION DE LEMBEQ.				
Bâtiment des recettes.....	4,000	"	26,250	
Voies et excentriques.....	6,950	22,250		
Plates-formes.....	7,800			
Pont à bascule.....	2,000	"		
Acquisitions de terrains, remblai.....	4,500	"		
Pavages.....	1,000	"		
STATION DE TUISE.				
Voies et excentriques.....	1,575	3,575	3,575	
Pavages.....	1,800			
STATION DE BRAINE-LE-COMTE.				
Hangar, remise aux voitures.....	15,000	50,000	144,200	
Atelier pour réparation des voitures.....	25,000			
Moyens d'alimentation d'eau.....	10,000			
Voies, plates-formes, excentriques.....	"	94,200		
A reporter. fr.	2,150,780	2,457,780	4,588,560	

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.	Observations.
Report. fr.	2,150,780	2,457,780	4,588,560	
STATION DE JURBISE.				
Voies, plates-formes et excentriques	»	22,490		
Établissement de deux voies indépendantes pour le chemin de Jurbise à Tournai et élargissement des entre-voies :			74,213	
Acquisition d'un bâtiment et terrains, et remblais. 23,500				
Voies et excentriques 23,223	»	51,723		
Trottoirs dans les entre-voies 3,000				
STATION DE JEMMAPES.				
Hangar aux marchandises. 3,000	3,000	»		
Voies 9,500			24,500	
Plates-formes et excentriques 8,800	»	19,500		
Acquisition de terrains. — Remblais 1,000				
STATION DE SAINT-GHISLAIN.				
Agrandissement de la station :				
Terrains, terrassements, voies et excentriques	»	33,000	53,000	
STATION DE ROUSSU.				
Bâtiment des recettes et magasin 13,000	13,000	»	(a) 18,500	
Excentriques. 1,000	»	3,500		
Pavages et rampe 2,500				
STATION DE QUIÉVRAIN.				
Bâtiment des recettes 65,000				
— pour la douane. 50,000				
Gare couverte 53,000	190,000	»	(b) 277,530	
Hangar aux voitures 20,000				
Voies, plates-formes, excentriques 82,330	»	87,330		
Pavages 3,000				
STATION DES ÉCAUSSINES.				
Hangar aux marchandises. 3,000	3,000	»	(c) 39,473	
Voies, plates-formes, excentriques 32,473	»	34,473		
Pavages 2,000				
A reporter. fr.	2,543,780	2,711,620	5,037,400	

(a) Dans cette somme se trouve comprise celle de 15,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.

(b) Dans cette somme se trouve comprise celle de 130,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.

(c) Dans cette somme se trouve comprise celle de 5,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation	TOTAUX.	Observations.
Report. fr.	2,343,780	2,711,620	5,057,400	
STATION DE MANAGE.				
Hangar et magasin aux marchandises.	8,000	"	(a) 41,250	(a) Dans cette somme se trouve comprise celle de 8,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Voies, excentriques, plates-formes.	"	33,250		
STATION DE LUTTRE.				
Bâtiment des recettes.	10,000	"	(b) 12,300	(b) Dans cette somme se trouve comprise celle de 3,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Pavages.	"	2,300		
STATION DE GOSSELIES.				
Bâtiment des recettes. 15,000	23,000	"	(c) 93,600	(c) Dans cette somme se trouve comprise celle de 36,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Hangar aux marchandises. 10,000				
Acquisition de terrains, déblais. 20,000				
Voies, plates-formes, excentriques 48,600				
STATION DE MARCHIENNES.				
Hangar aux marchandises.	12,300	"	(d) 96,400	(d) Dans cette somme se trouve comprise celle de 13,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Acquisition de terrains, remblais. 14,300				
Voies, plates-formes et excentriques . . . 66,400	"	83,900		
Pavages. 3,000				
STATION DE CHARLEROI.				
Hangar aux marchandises. 60,000	100,000	"	(e) 146,400	(e) Dans cette somme se trouve comprise celle de 60,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Hangar aux voitures. 40,000				
Voies, plates-formes et excentriques . . . 57,150				
Rampe, pavages. 9,250				
STATION DE CHATELINAU.				
Acquisition de terrains, voies, excentriques, plates-formes.	"	30,000	50,000	
STATION DE FARCIENNES.				
Bâtiment des recettes. — Magasin.	9,000	"	(f) 9,000	(f) Dans cette somme se trouve comprise celle de 3,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
STATION D'AUVELOIS.				
Bâtiment des recettes. — Magasin.	9,000	"	(g) 27,125	(g) Dans cette somme se trouve comprise celle de 4,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1853.
Voies, excentriques. 9,125	"	18,125		
Acquisition de terrains. — Déblais. . . . 6,000				
Pavages. 3,000				
A reporter. fr.	2,519,280	2,994,595	5,513,675	

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.	Observations.
Report. fr.	2,519,280	2,994,595	5,515,675	
STATION DE MOUSTIER.				
Bâtiment des recettes. Magasin.....	10,000	"	(a) 34,425	(a) Dans cette somme se trouve comprise celle de 5,000 francs allouée par la loi du 25 avril 1855.
Acquisitions de terrains..... 5,000	"	"		
Voies, plates-formes, et excentriques.... 15,925	"	24,425		
Pavages..... 3,500	"	"		
STATION DE FLOREFFE.				
Magasin aux marchandises.....	10,000	"	10,000	
STATIONS. — TOTAUX.....	2,559,280	5,018,820	5,538,100	
III. DOUBLES VOIES.				
LIGNES DE L'OUEST.				
Section d'Aeltrè à Bruges..... 22 kilom.	"	632,500	1,101,900	
— Jabbeke à Plassendaels..... 7	"	259,400		
— Haerlebeke à Courtrai..... 6	"	210,000		
DOUBLES VOIES. — TOTAUX.....	"	1,101,900	1,101,900	

RÉCAPITULATION.

1. Routes.....	"	"	"
2. Stations.....	2,559,280	5,018,820	5,538,100
3. Doubles Voies.....	"	1,101,900	1,101,900
TOTAUX.....	2,559,280	4,120,720	6,660,000
Par la loi du 25 avril 1855, il a été alloué pour :			
1 ^o Hangars et remises pour abriter les marchandises et le matériel..... 1,775,000	1,775,000	"	"
2 ^o Voies d'évitement, plates-formes, excentriques dans les stations..... 445,000	"	445,000	"
Ensemble..... 2,220,000			
Qu'il faut déduire de la somme ci-dessus.....	"	"	2,220,000
En sorte qu'il y a à imputer sur le crédit de 9 millions.....	764,280	3,675,720	4,440,000
A reporter..... fr.	4,440,000

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	Gares, hangars, magasins et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.	Observations.
Report fr.			4,440,000	
IV. MATÉRIEL D'EXPLOITATION.				
36 locomotives avec tenders et pièces de rechange à 63,000	3,640,000	6,680,000	.	
1,100 wagons de toute espèce en moyenne à 2,400	2,640,000			
23 voitures à voyageurs, 1 ^{re} classe, à . . 8,000	200,000			
Outillage	200,000			
A déduire :				
Montant des crédits alloués par le 4 ^e de la loi du 23 avril 1853.		(a) 2,120,000		
RESTE à imputer sur le crédit de 9,000,000 de francs. . fr.		4,560,000	4,560,000	
TOTAL GÉNÉRAL fr.			9,000,000	

(a) Au moyen du crédit de 4,880,000 francs alloué par la loi du 23 avril 1853, on a obtenu :

19 locomotives
et 400 wagons,

en sorte que pour porter le matériel de traction et de transport aux quantités indiquées plus haut, il y aura à commander sur le crédit de 9,000,000 de francs :

37 locomotives
et 700 wagons,

et le crédit de 4,560,000 francs porté ci-dessus, se répartira comme suit :

37 locomotives avec tenders et pièces de rechange à fr. 63,000 =	2,403,000
700 wagons	2,400 = 1,680,000
23 voitures à voyageurs, 1 ^{re} classe	8,000 = 200,000
Outillage	200,000
	<u>4,483,000</u>
Différence avec le crédit de 4,560,000 francs qui restera disponible pour les besoins éventuels	75,000
Comme ci-dessus, ensemble fr.	<u><u>4,560,000</u></u>

Juin 1854.

N° 4.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.**Procès-verbal de la séance du 30 novembre 1854.****Ordre du jour : Modifications au tarif pour le transport des marchandises.**

La séance est ouverte à 10 heures $\frac{3}{4}$ du matin.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et COOLS.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

On aborde l'examen du projet d'arrêté royal apportant des modifications aux tarifs des marchandises ⁽¹⁾.

L'art. 1^{er} est adopté.

Comme déclaration de principe, formulée sur la proposition de M. Loos, le sous-comité se prononce pour qu'à l'avenir la tarification du chemin de fer de l'État ne soit plus modifiée en vue de considérations humanitaires, d'encouragements à accorder soit au commerce, soit à l'industrie, ou de tout autre but social indéterminé. Le Gouvernement pourra encore, comme par le passé, faire en tout temps des sacrifices pour des intérêts qui lui paraîtront momentanément en souffrance, pourvu que le système des tarifs n'en soit pas affecté et que ce système reste intact.

L'art. 2 est adopté avec un changement de rédaction. Le § 1^{er} sera rédigé de la manière suivante : « Le tarif des articles de messagerie (service accéléré) est divisé en deux sections dont les prix sont établis d'après les bases suivantes : 1^{re} section, etc. » (comme au projet).

A la fin de l'article viendra un nouveau paragraphe qui portera ceci : « Les frais de camionnage continueront à être perçus d'après les prix actuels. »

A l'occasion de cet article, le sous-comité recommande à l'administration de s'occuper sans retard d'une révision générale des tarifs dans le but de les rendre plus simples et plus facilement intelligibles pour le public.

L'art. 3 donne lieu à une assez longue discussion. Il est modifié et arrêté dans les termes suivants :

« Les frais accessoires, sauf ceux d'engin et de camionnage, sont supprimés.

» Une taxe supplémentaire de $\frac{1}{2}$ centime par quintal-lieue, est ajoutée au prix des marchandises hors classe, ainsi qu'à celles des 1^{re} et 2^e classes. »

ART. 4. — Les articles qu'on propose de porter dans une catégorie hors classe, sont passés en revue et successivement admis. Il est seulement recommandé à l'administration d'examiner s'il n'y aurait pas lieu d'admettre une distinction

(1) Voir l'annexe au procès-verbal n° 2, p. 15.

entre les marchandises qu'on exporte et celles qui sont destinées à la consommation intérieure.

L'ensemble de l'article est ensuite adopté avec un paragraphe additionnel, portant :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux marchandises en transit. »

ART. 5. — Adopté.

Le paragraphe suivant est ajouté à la fin de l'art. 6 :

« Il ne sera pas alloué de prime inférieure à 5 francs par expédition. »

ART. 7. — Le § 1^{er} de l'article est adopté.

M. MASUI propose de rédiger ainsi le § 2 : « Les prix ci-dessus comprennent tous les frais hormis ceux de camionnage, qui seront toujours perçus à raison de 5 centimes par 1,000 francs, sans que la taxe soit inférieure à 20 centimes. »

Le principe de ce paragraphe est admis. Toutefois on recommande de rechercher s'il n'y aurait pas moyen d'arriver à comprendre les frais de camionnage dans la taxe même.

Il est ajouté un dernier paragraphe à l'article qui serait de la teneur suivante :

« Les articles de 200 francs et moins, pour toute distance, sont tarifés à 50 centimes, tous frais compris. »

ART. 8. — Les mots : « Ce droit sera augmenté d'un cinquième, » qui commencent le § 2, sont remplacés par ceux-ci : « Il y a augmentation d'un cinquième. »

Le sous-comité pense que l'arrêté devrait être rendu obligatoire à partir du 1^{er} janvier prochain.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Masui fait connaître que le Ministre a désiré que M. Quoilin, qui fait déjà partie du sous-comité du contentieux, fût également adjoint à celui de l'exploitation. Le sous-comité décide qu'il en sera pris acte au procès-verbal du jour.

M. Tzsch fait une proposition pour régler l'ordre des travaux. Il voudrait que les lundis de chaque semaine fussent réservés pour les séances du comité général, que M. le Ministre, lorsqu'il se présenterait des matières à mettre à l'ordre du jour, convoquerait pour l'heure de midi. Il y aurait ensuite deux autres jours de la semaine, les mercredis et les jeudis, qui seraient destinés aux travaux des sous-comités. Ces jours-là, les membres seraient convoqués pour 10 heures $\frac{1}{2}$ matin.

Cette proposition est recommandée à l'attention de M. le Ministre.

La séance est levée à midi.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 5.

SOUS-COMITÉ DU CONTENTIEUX.

Procès-verbal de la séance du 29 novembre 1854.

Ordre du jour : Surveillance des chemins de fer concédés.

La séance est ouverte à 10 heures $\frac{1}{4}$ du matin.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, MASUI, QUOILIN, TESCH et COOLS.

Il est procédé à la nomination du président du sous-comité. Ont pris part au vote : MM. de Man d'Attenrode, Dolez, Masui, Quoilin et Tesch.

M. Tesch est nommé président du sous-comité.

M. MASUI donne des explications verbales à l'effet de faire connaître l'état des relations établies entre le Gouvernement et les sociétés concessionnaires de chemins de fer. Un règlement général avait été préparé par les soins du Gouvernement. Ce règlement a été accepté par un certain nombre de sociétés, rejeté par d'autres. L'absence d'une règle de conduite uniforme, à laquelle de part et d'autre on fût forcé de se tenir, a fait naître des difficultés de plus d'un genre. Des sociétés, bien que tenues en vertu de leur contrat, à prêter assistance à l'exploitation de l'État, dans des circonstances et des conditions déterminées, restent en défaut de fournir le matériel nécessaire; d'autres, comme celle de Jurbise et Hasselt, se refusent à faire exécuter certains travaux de parachèvement de la route. La conséquence en est que l'exploitation de ces lignes est devenue fort difficile pour l'État et presque impossible quant à celle de Hasselt. D'autres difficultés se présentent encore qu'il serait trop long d'énumérer.

Il est décidé, sur la proposition de M. le président, que M. Masui fera rédiger dans ses bureaux et autographier ensuite une note indiquant les difficultés essentielles qui ont surgi. Qu'à cette note seront joints le projet de règlement qui avait été soumis à l'approbation des sociétés, ainsi que les cahiers des charges réglant leurs obligations vis-à-vis du Gouvernement. Que ces pièces formeront un dossier qu'on fera circuler entre les membres du sous-comité, avant toute délibération sur cet objet.

La séance est levée à 11 heures.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

VICTOR TESCH.

N° 6.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.**Procès-verbal de la séance du 4 décembre 1854.****Ordre du jour : État du matériel roulant.**

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, QUOILIN, TESCH et COOLS.

M. LE PRÉSIDENT ouvre la discussion sur les quatre propositions suivantes :

- 1° Quel est l'état du matériel roulant ?
- 2° Que faut-il faire pour l'améliorer ?
- 3° Quelles mesures pourraient être prises pour l'utiliser plus complètement ?
- 4° Quelles sont les dispositions organiques à prendre pour améliorer le service de la traction et du matériel roulant ?

Plusieurs membres présentent des observations sur les deux premières propositions. Notre matériel est défectueux, c'est généralement reconnu. Une partie du fonds de 9,000,000 de francs sera employée à nous procurer un plus grand nombre de locomotives et de wagons. Mais il ne faut pas s'arrêter là. Il est possible de tirer un meilleur parti du matériel existant, et il faut tâcher de le faire. Une partie très-notable de ce matériel demande à être mise en bon état. On pourrait s'en occuper dans les ateliers de Malines. Malheureusement c'est une question d'argent et les fonds ne sont pas faits.

L'idée est émise de demander pour cet objet un crédit spécial au budget ; mais on fait remarquer qu'il y a urgence ; que les fournitures qui doivent compléter notre matériel arriveront très-lentement, qu'elles ne seront pas complétées avant le mois de juin 1856, et qu'il faudrait se mettre immédiatement en état de traverser convenablement l'hiver qui commence.

Le sous-comité, sur la proposition de M. Tesch, décide que de promptes mesures doivent être prises pour la mise à neuf des locomotives et la reconstruction des wagons. M. le Ministre est prié d'examiner si les fonds nécessaires à cet effet ne pourraient pas être prélevés provisoirement sur le crédit de 9,000,000 de francs. Dans le cas où il serait d'avis que le libellé de la loi et les discussions qui l'ont précédée, ne lui en laissent pas la latitude, il jugera s'il convient de solliciter de la Chambre l'autorisation d'opérer ce prélèvement, ou s'il est préférable de lui faire la demande d'un crédit spécial.

Le sous-comité recherche ensuite les moyens auxquels on pourrait encore avoir recours pour se procurer une plus grande quantité de wagons en bon état.

Sur la proposition de M. Loos, le sous-comité recommande à l'appréciation du

Gouvernement, l'une ou l'autre des deux mesures suivantes, qui devraient faire l'objet d'un examen comparatif.

Des propositions sont faites de la part de certains établissements pour céder en location au Gouvernement, une certaine quantité de wagons, pour servir au transport des produits de ces établissements. On parle d'une offre de 1,000 wagons.

Le Gouvernement devrait se montrer large dans l'examen de pareilles propositions. Dans l'état de pénurie où nous nous trouvons, en fait de matériel, on ne devrait pas hésiter à entrer en arrangement, même à des conditions qui paraîtraient onéreuses en temps ordinaire.

On pourrait aussi entrer dans une autre voie. Il serait même peut-être préférable de prendre une mesure permanente et de décréter en principe, que pour tout transport de charbon, le Gouvernement ne se chargerait plus que de la traction, que les sociétés charbonnières fournissent le matériel roulant et feront également à leurs frais, le chargement et le déchargement.

Il s'agirait de voir laquelle des deux mesures offrirait le plus d'avantages, surtout au point de vue financier.

Comme complément de ces propositions diverses, motivées par la situation fâcheuse dans laquelle nous nous trouvons et à laquelle il serait désirable de trouver un remède grand et efficace, le sous-comité émet le vœu que, conformément aux règles établies par toutes les compagnies de chemin de fer, il soit prélevé un tantième des recettes pour être appliqué à un fonds de réserve destiné aux besoins de l'exploitation, tant pour le renouvellement du matériel que pour les besoins de la route.

Le sous-comité, sur la proposition de M. de Man d'Attenrode, exprime le désir de recevoir une note sur la question du groupement des marchandises. Il pense qu'il y a lieu pour lui d'examiner s'il n'y aurait pas profit à faire faire retour à l'État de certains avantages que des intermédiaires sont parvenus à conserver.

La séance est levée à 2 heures.

Le membre-Secrétaire,
J. COOLS.

Le Président,
B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 7.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 7 décembre 1854.

Ordre du jour : *Utilisation plus grande du matériel roulant et dispositions organiques pour les services de l'exploitation.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, DE LANNOY, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, TESCH et COOLS.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

La discussion s'ouvre sur la question suivante, posée par M. le président : Peut-on tirer un plus grand parti des wagons circulant aujourd'hui sur les voies ?

Dans l'opinion de quelques membres, il serait possible de faire davantage que ce qui se fait actuellement pour la bonne conservation des wagons, et on pourrait faire faire un service plus grand à ceux qui sont en bon état.

Trois mesures sont indiquées par M. de Brouwer de Hogendorp, la construction d'un plus grand nombre de hangars pour marchandises, des améliorations dans le mode de composition et de recomposition des convois, une surveillance plus efficace sur les chefs de station.

En ce qui concerne la construction de hangars pour marchandises, M. Masui fait connaître qu'on s'en occupe; il est seulement à remarquer que la dépense doit être prélevée sur le fonds de 9 millions, et jusqu'à présent on s'est montré très-réservé pour l'emploi de ce fonds.

Différentes observations sont faites sur la marche suivie pour la composition et la recomposition des convois. M. de Man d'Attenrode fait remarquer que les soins qu'on donne à la composition des convois, exerce une grande influence sur la conservation des wagons. On ne se montre pas assez sévère à l'égard des établissements qui amènent des wagons chargés sur le chemin de fer. Il ne faudrait pas accepter des convois mal composés. Aujourd'hui on accepte les wagons pêle-mêle pour toutes les destinations. Il faudrait obliger les établissements à composer eux-mêmes les convois.

M. MASUI déclare que le bon emploi des wagons fait l'objet des soins constants de l'administration. Ainsi, des états sont formés, indiquant par ordre de numéros, la marche de chaque wagon. Nous pouvons parfaitement suivre le chemin qu'ils font. Des délais de six heures et de vingt-quatre heures (nuit comprise) sont accordés pour le chargement et le déchargement.

Dès que ce terme est dépassé, une amende est prononcée. Sous ce rapport tout est en règle. Ce que l'administration ne conteste pas, c'est que pour la composition et la recomposition des convois, il n'y ait quelque chose à faire. On s'en occupe, mais c'est très-difficile. Des difficultés se montrent surtout dans les petites stations. Cette question est à l'étude. On a prescrit, par mode d'essai, la formation de quelques convois par destination. Le résultat a été que certains convois ont présenté une étendue énorme, tandis que d'autres ne contenaient qu'un nombre de wagons insignifiant. Si on peut trouver un système préférable à celui qui est suivi, nous ne demandons pas mieux que d'en faire l'essai. M. Masui invite M. de Brouwer de Hogendorp à se rendre bien compte de la situation et à communiquer ses vues au sous-comité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP est d'avis que le placement des wagons dans les convois devrait se faire dans toutes les stations et haltes, de telle façon que la décomposition dans les stations, dût avoir lieu le moins possible. Cela lui paraît très-faisable. Cependant il faudrait modifier quelques stations et établir de nouvelles voies d'évitement. Il reconnaît que cela demande du temps et quelque dépense. Pour le moment, il ne voit qu'une seule mesure d'une application immédiate, c'est une

plus grande surveillance sur le service du mouvement et du trafic. Le contrôle au moyen d'états indiquant les voyages des wagons par ordre de numéros, est une opération trop compliquée. Elle ne peut d'ailleurs remplacer l'action d'agents surveillant sur les lieux. M. de Brouwer de Hogendorp demande l'institution de chefs de district, comme il en existe en Angleterre et en Allemagne. Il manque aujourd'hui un lien entre les différentes stations. Il existe à la vérité deux agents, MM. Gobert et Évrard, qui sont chargés de surveiller les chefs de station ; mais leur ressort est trop étendu ; il en faudrait six ou sept.

M. MASUI fait remarquer que ce que l'on demande est le retour au système qui existait il y a trois ans. Il y avait trois contrôleurs. On a eu à lutter contre des tiraillements. On a cru qu'il fallait centraliser davantage et on a réduit le nombre des contrôleurs à deux. L'augmentation du nombre des contrôles ou l'établissement de surveillants de district, présenterait cependant des avantages qu'il est loin de contester. Déjà l'administration vient de déléguer le chef de la station des Bogards à Bruxelles, pour exercer les fonctions de surveillant de district sur un certain nombre de stations. On lui a donné un aide ou sous-chef qui le remplacera provisoirement à la station près de laquelle il est placé. C'est un essai. S'il réussit, on pourra faire de nouveaux pas dans la même voie.

La discussion étant épuisée, M. le président met aux voix la question suivante : « Eu égard aux circonstances, y a-t-il lieu de renforcer immédiatement le service actif sur nos lignes ? » Elle est résolue affirmativement sans opposition.

M. MASUI, qui n'a pas contesté l'utilité que présentera l'amélioration du mode de surveillance sur le personnel, fait remarquer que l'affaire la plus urgente et par conséquent aussi la plus importante, est l'augmentation du matériel. Il demande que le sous-comité se prononce sur la question de savoir s'il n'y aurait pas utilité à faire travailler immédiatement dans les ateliers de Malines, à raison de cinq quarts de journée et à y placer soixante ouvriers en plus.

La proposition est admise avec la réserve qu'on ne sortira pas des termes du budget.

La séance est levée à 4 heure 1/2.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 8.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.**Procès-verbal de la séance du 11 décembre 1854.**

Ordre du jour : *Mesures à prendre en ce qui concerne le matériel destiné au transport du charbon.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents: MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH, DE LANNOY et COOLS.

La discussion s'établit sur l'objet à l'ordre du jour.

M. MASUI donne des explications sur l'état du matériel. L'administration a mis récemment en adjudication 700 wagons au moyen du fonds de 9 millions. A partir du mois de mars prochain, il sera fourni 50 wagons par mois. Beaucoup de wagons auront la contenance de 10 tonnes au lieu de 5 tonnes. Ainsi des mesures sont prises; il serait cependant désirable qu'on pût encore faire davantage. A différentes époques, des offres ont été faites par des établissements pour céder des wagons en location. On n'est jamais parvenu à s'entendre sur des conditions acceptables. L'administration se trouve en ce moment en présence d'une proposition émanant de M. de Mot; elle revient à ceci: proposition de louer 1,000 wagons et de les entretenir aux prix suivants:

Transports en destination de la ligne de Dendre-Waes, par tonne et par jour.

Pour les wagons de 7 $\frac{1}{2}$ à 10 tonnes.	fr. 0 23
Pour les wagons de 5 tonnes.	0 28

Pour les autres localités, par tonne et par jour:

Pour les wagons de 7 $\frac{1}{2}$ à 10 tonnes.	0 25
Pour les wagons de 5 tonnes.	0 30

On s'engagerait à n'admettre qu'un dixième des wagons en réparation.

Le contrat serait à long terme.

Le sous-comité se prononce à l'unanimité contre l'acceptation de cette proposition qu'il regarde comme trop onéreuse. Il examine ensuite s'il ne conviendrait pas de chercher à entrer en arrangement avec le même ou d'autres fournisseurs, sur de meilleures bases. Après discussion, il a été généralement reconnu que des marchés de cette nature seraient toujours faits à perte. L'idée d'autoriser l'administration à prendre des wagons en location a donc été repoussée par le sous-comité par un vote unanime.

On s'est alors occupé de la question de savoir s'il n'y aurait pas avantage à

laisser aux établissements, au moins la faculté de faire usage de leur matériel, mais sans le leur imposer comme obligation. D'établir simplement des prix différentiels. De dire, par exemple, ceux qui viendront avec leurs propres wagons payeront 40 centimes, tandis qu'aux autres on demande 45 centimes. D'autres combinaisons pourraient être imaginées également.

La question suivante a ainsi été mise aux voix : « Y a-t-il lieu de laisser transporter le charbon sur le chemin de fer de l'État, au moyen du matériel roulant appartenant aux exploitants, à des conditions à débattre? »

Cette question a été résolue négativement par cinq voix contre deux. Ont pris part au vote : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Loos, Masui, Quoilin, Spitaels et Tesch.

A la suite de ces votes, le sous-comité n'a pu que se référer aux résolutions ayant pour but l'augmentation du matériel roulant, qui avaient été prises dans les séances précédentes.

Sous ce rapport le sous-comité, sur la proposition de M. Tesch, exprime le désir que le Gouvernement se prononce le plus tôt possible sur les trois propositions suivantes émanant du sous-comité :

1° Mise à neuf d'une partie du matériel roulant au moyen d'un prélèvement sur le crédit de 9 millions ;

2° Approbation des contrats soumis à l'administration, pour la fourniture d'un certain nombre de locomotives et de wagons.

3° Réunion du comité en assemblée générale pour l'examen des modifications à introduire dans le tarif des marchandises.

A ce moment de la séance, M. le Ministre entre dans la salle et vient prendre part à la délibération.

Il donne des explications sur le travail auquel il s'est livré, à la suite des décisions que le sous-comité venait de rappeler; il déclare qu'il va sans retard approuver les contrats pour la fourniture de locomotives et wagons, qu'il se considère comme suffisamment éclairé, par l'avis émis par le sous-comité, sur l'opportunité de prélever sur le fonds de 9 millions, l'argent nécessaire pour la mise à neuf d'une partie du matériel roulant et qu'il sera donné suite à cette proposition et finalement, en ce qui concerne les modifications à introduire dans le tarif des marchandises, projet à l'égard duquel son opinion n'est pas encore entièrement formée, il annonce qu'il en saisira le comité en assemblée générale, dans un bref délai.

La séance est levée à 4 heures.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

B^{ON} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 9.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 18 décembre 1854.

Ordre du jour : Répartition du fonds de 9,000,000 de francs.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE LANNOY, DE BROUWER DE HOGENDORP, MASUI, QUOILIN, NERENBURGER, SPITAELS et COOLS.

Il est donné lecture du procès-verbal de la séance précédente, qui est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT fixe l'attention sur la relation qui devrait exister entre les travaux des différents sous-comités. Il y a des ressorts qui ne fonctionnent pas comme il conviendrait. Ainsi lorsqu'une décision a été prise par un sous-comité, on ignore quand le comité général en sera saisi et s'il en sera saisi. Faut-il qu'il s'établisse à cet égard une entente entre les différents sous-comités ?

Une discussion s'engage; des membres font remarquer que tous les sous-comités et même le comité général sont exposés à rester dans l'ignorance de la suite qui aura été donnée à leurs décisions.

Le sous-comité propose à M. le Ministre l'ordre suivant :

On ferait faire des imprimés portant les trois indications suivantes : Désignation du comité général ou du sous-comité, décisions prises, suite donnée.

A la fin de chaque séance, le secrétaire, après avoir rempli le deuxième intitulé, remettrait l'imprimé à M. le Ministre, lequel le renverrait, avec la mention de la décision prise, au comité ou au sous-comité, pour son information.

Le Ministre recevrait ainsi les décisions des différents sous-comités pouvant motiver la convocation d'une assemblée générale; là se discuteraient les décisions des différents sous-comités.

S'il arrivait cependant, qu'après examen dans un sous-comité, la convocation d'une assemblée générale parût urgente ou que l'avis du sous-comité fût trouvé de nature à pouvoir être accepté comme exprimant très-probablement l'opinion du comité général, dans ce cas, le président du sous-comité se mettrait chaque fois en rapport avec le Ministre pour amener une prompte décision.

M. LE PRÉSIDENT, abordant un autre point, fait ressortir une divergence de vues entre les sous-comités des travaux et celui de l'exploitation. Il s'agit d'une allocation à porter au budget, à titre de fonds de réserve, pour les réparations d'entretien des voies et du matériel roulant. Le sous-comité des travaux a entendu parler d'un crédit ordinaire, à ouvrir comme pour toute autre dépense quelconque,

tandis que le sous-comité de l'exploitation se prononce pour un fonds qui serait alimenté au moyen d'une quote-part à prélever sur les recettes.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rappelle quelques faits. Dans la première commission on s'est uniquement prononcé sur le principe d'un fonds spécial et assez considérable pour le renouvellement ordinaire du matériel fixe et roulant. Il s'est agi de 1,000,000 de francs. Le budget porte aujourd'hui un article pour cet objet, mais la somme est insignifiante. Il y a, en effet, divergence d'opinion sur l'application du principe. Le sous-comité de l'exploitation veut prélever ce fonds sur le produit du chemin de fer; nous, au contraire, nous nous contentons d'une allocation ordinaire, mais avec cette clause que, si le fonds n'est pas dépensé une année, il pourra l'être les années suivantes.

Le dissentiment étant constaté, le sous-comité laisse au comité général le soin de se prononcer entre les deux opinions.

M. LE PRÉSIDENT appelle l'attention sur l'incertitude où l'on est quant aux jours de convocation. Une discussion s'engage sur la question de savoir s'il faut des séances à jour fixe ou à jour indéterminé. Des inconvénients sont signalés dans l'un et l'autre sens; on fait la remarque que si on choisissait un jour de la semaine, rien ne s'opposerait à ce que l'on prît celui qui est réservé pour les réunions en comité général, les deux séances pouvant se succéder.

Le sous-comité choisit, pour ses séances ordinaires, les lundis à l'heure de 10 heures.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP soumet au sous-comité la question suivante : Eu égard à l'insuffisance reconnue du matériel roulant et à l'absence de toute garantie de la part des industriels du pays, pour la fourniture des livraisons dans un délai rapproché, n'y aurait-il pas lieu de faire venir quelques machines de l'étranger? Il communique des lettres qui lui ont été écrites par des chefs des premières maisons d'Angleterre, d'où il résulte qu'ils seraient en état de livrer un certain nombre de machines pour les mois de mai et juin. Dans l'opinion de **M. de Brouwer de Hogendorp**, il suffirait de faire la commande de six ou huit locomotives et on prendrait toutes les précautions contre le défaut de livraison aux époques qu'on aurait stipulées.

Cette proposition est appuyée par **M. Spitaels**.

M. MASU élève des doutes sur l'urgence qu'il y a de recourir à cette mesure qui lui paraît grave. L'administration a encore huit ou dix machines à recevoir provenant de commandes faites depuis longtemps. Une activité plus grande va être imprimée au travail des ateliers de Malines. Pour les commandes nouvelles, on promet une prime de 25 francs pour chaque jour d'avance sur l'époque des livraisons. Il semble qu'il y a là de quoi se rassurer.

M. QUOILIN voudrait qu'avant de recourir à l'étranger, on prît de nouvelles informations auprès des constructeurs du pays.

De nouvelles considérations sont présentées à l'appui de la proposition, par **MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels**.

M. LE PRÉSIDENT pose la question suivante :

« Serait-il avantageux pour le service du chemin de fer d'obtenir de l'étranger quelques machines avant les époques où on peut espérer d'en obtenir à l'intérieur du pays, même au moyen de primes? »

Elle est adoptée à l'unanimité.

Une deuxième question est posée : « Y a-t-il convenance, eu égard aux besoins du service, de commander un certain nombre de machines à l'étranger ? »

Elle est également résolue affirmativement sans opposition.

Il restait à fixer le nombre de machines dont on fera la commande. M. Quoilin propose le nombre de quatre, M. Spitaels celui de six, à fournir au mois de juin au plus tard.

Le chiffre de quatre est mis aux voix par appel nominal.

M. MASUI informe l'assemblée que M. le Ministre a invité M. Quoilin à faire partie de tous les sous-comités.

Ont pris part aux votes : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Nerenburger, Quoilin, Spitaels.

Le chiffre est rejeté par quatre voix contre une.

Le chiffre de six est ensuite admis sans opposition.

Le sous-comité décide, en principe, qu'il y a lieu d'allouer des primes pour accélérer les fournitures, et met à l'ordre du jour de la prochaine séance, fixée au mercredi 27 de ce mois, le projet d'arrêté y relatif.

La séance est levée à 4 heures $\frac{1}{2}$.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

DE LANNOY.

N° 10.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 19 décembre 1854.

Ordre du jour : *Révision de l'organisation administrative. — Discussion générale.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH, DE LANNOY et COOLS.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

Avant d'ouvrir la discussion sur l'objet à l'ordre du jour, réforme de l'organisation administrative du chemin de fer, M. le président appelle l'attention du sous-comité sur les motifs qui rendent cette discussion indispensable.

La commission d'enquête, nommée par le Gouvernement, a posé des actes importants. Elle a fait admettre le principe de tarifs rémunérateurs, en élevant le tarif des marchandises. Par son influence à la Chambre des Représentants, elle a

obtenu le vote d'un emprunt de 9,000,000 de francs. Mais elle a, en même temps, mis des conditions à ces mesures : ces conditions étaient les suivantes : que le Gouvernement mît en vigueur la réorganisation administrative adoptée par elle, d'accord avec le Gouvernement et en tête de laquelle se trouvait l'institution d'un conseil supérieur de chemin de fer. Ce vœu a été accompli en partie par la nomination du comité consultatif. Reste la réorganisation, dont la discussion est mise à l'ordre du jour. La commission d'enquête a pensé que s'il était convenable d'augmenter les recettes en élevant les tarifs, il fallait aussi y contribuer en réduisant les dépenses, partout où il serait reconnu que les réductions n'affecteraient pas le service.

M. MASUI demande à faire une communication sur un autre objet, avant que la discussion ne continue. De nouvelles propositions sont faites, de la part de sociétés particulières, pour la location de wagons. L'administration du chemin de fer, se conformant aux ordres du Ministre, s'est occupée d'un projet d'arrêté stipulant les conditions auxquelles il serait peut-être possible d'obtenir en location des wagons qui serviraient au transport, non pas seulement de la houille, mais de toute espèce de marchandises. Il donne lecture de ce projet.

M. QUOILIN fait observer que la question ne saurait être discutée pour le moment. Il faudrait avoir sous les yeux des chiffres faisant ressortir les avantages et les désavantages devant résulter de l'adoption de la mesure.

D'autres membres, tout en faisant valoir de nouveau les considérations qui avaient déjà déterminé le sous-comité, dans une autre séance, à se prononcer d'une manière absolue contre des marchés de cette nature, se déclarent néanmoins prêts à examiner le projet élaboré, lorsque l'administration sera en état d'y joindre les indications demandées par M. Quoilin.

Le sous-comité prononce l'ajournement de cette discussion incidente et reprend son ordre du jour.

M. QUOILIN fait observer que pour pouvoir se former une idée des avantages qu'offrira la réorganisation proposée, il faudrait avoir sous les yeux un tableau synoptique, offrant en regard les deux systèmes d'organisation, ancien et nouveau, les attributions qui en découlent pour les différentes branches d'administration, le nombre d'employés, le chiffre des dépenses, etc. Il demande que l'administration s'occupe de la formation d'un pareil tableau dont il soumet un modèle au sous-comité.

La proposition de M. Quoilin est adoptée. Le sous-comité décide également que le projet de réorganisation tel qu'il a été adopté par l'ancien conseil, sera distribué.

M. LE PRÉSIDENT, forcé de quitter la séance pour affaires de famille, est remplacé au fauteuil par M. de Brouwer de Hogendorp.

M. le Président donne des explications sur la pensée qui a dirigé l'ancienne commission lorsqu'elle a adopté les bases d'un nouveau système d'organisation.

Ce système, établi sur le modèle de ce qui se pratique près des grandes compagnies à l'étranger, a pour but principal de centraliser davantage et de donner plus d'énergie à l'action du pouvoir dirigeant.

M. MASUI, admettant que l'on a été d'accord sur les principes qui doivent prévaloir dans la nouvelle organisation, fait remarquer que lorsque le moment sera

venu d'en régler l'application, il est à prévoir qu'en qualité de représentant de l'administration, il pourra se rallier à un très-grand nombre des propositions de M. de Brouwer de Hogendorp, auteur du projet ; mais que d'autre part aussi, il se verra forcé d'en combattre quelques-unes. Il propose de s'entendre avec M. de Brouwer pour faire un travail préparatoire où, de commun accord, on indiquerait les points sur lesquels on serait parvenu à s'entendre et ceux où l'entente n'aurait pas pu s'établir.

M. DE BROUWER ne fait pas d'objection contre cette proposition, pourvu qu'on se mette immédiatement à l'œuvre et que le travail avance rapidement. Le sous-comité devrait être fixé sur la nouvelle organisation au moment où M. le Ministre lui soumettra le budget de 1856.

La proposition de M. Masui est adoptée.

M. TESCH exprime le vœu que le projet de budget de 1856 soit envoyé au sous-comité le plus tôt possible. L'examen du projet complet de réorganisation prendra du temps. L'accord sur les différents points ne s'établira qu'à la suite de discussions qui pourront se prolonger. Il est donc à désirer qu'on puisse aborder simultanément l'examen du budget et du projet de réorganisation.

M. MASUI demande quelle forme de budget on prendra pour modèle ; est-ce celle qui a été suivie jusqu'à présent, ou bien une autre qui se rapprocherait des comptes que rendent les compagnies ?

Une discussion s'engage ; des membres font remarquer qu'il importe d'adopter franchement une comptabilité commerciale ; M. Quoilin rappelle l'existence d'un arrêté organique traçant des règles pour tous les budgets ministériels.

Il est décidé, conformément à la proposition qui en est faite par M. Masui, que l'administration fera faire un double projet de budget : l'un sur l'ancien modèle et l'autre sur le plan des comptes rendus par les compagnies, toutefois en tenant compte des prescriptions contenues dans l'arrêté organique rappelé par M. Quoilin.

Le sous-comité règle ensuite l'ordre de ses séances et décide que les mercredis de chaque semaine, régulièrement, et les jeudis, exceptionnellement, sont réservés aux réunions du sous-comité de l'exploitation.

M. TESCH demande que les mardis soient consacrés aux séances du sous-comité du contentieux.

Le sous-comité fixe sa prochaine réunion au jeudi, 28 décembre à 11 heures. Ordre du jour : Examen du double projet de budget pour 1856.

Au moment de se séparer, le sous-comité examine d'urgence la proposition qui est faite par M. Masui, eu égard à la cherté des subsistances, d'augmenter les appointements des employés faiblement rétribués et le salaire des ouvriers.

La première partie de la proposition n'est pas adoptée. Quant à la seconde partie, M. Quoilin fait observer qu'il faut commencer par demander à la Chambre une allocation pour cette augmentation de dépense. La proposition ainsi expliquée et restreinte est adoptée. M. le Ministre sera prié de présenter, au budget de 1855, un amendement pour un crédit extraordinaire de 80,000 francs.

La séance est levée à 1 heure.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 11.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 21 décembre 1854.

- Ordre du jour :** 1° *Modifications à apporter au service, en ce qui concerne la surveillance des stations et des convois ;*
 2° *Commandes de locomotives ;*
 3° *Renouvellement du matériel roulant ;*
 4° *Modifications au tarif des marchandises.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. le Ministre des Travaux Publics.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DOLEZ, ÉLIAS, LOOS, QUOILIN, MASUI, NERENBURGER, SPITAELS, TESCH et COOLS.

M. LE MINISTRE ouvre la discussion sur le premier objet à l'ordre du jour :

Modifications à apporter au service en ce qui concerne la surveillance des stations et des convois. Il fait observer qu'il s'agit de renforcer cette surveillance par l'institution d'agents faisant les fonctions de contrôleurs de district. Cette idée a reçu un commencement d'exécution sur la ligne du midi, où le chef de la station des Bogards, à Bruxelles, a été délégué pour agir en qualité de surveillant sur un certain nombre de stations. Le sous-comité de l'exploitation a été d'avis qu'il importe de généraliser la mesure. L'administration pense, d'autre part, qu'il faut procéder avec une grande réserve. C'est la question sur laquelle le comité aura à se prononcer.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP défend la proposition du sous-comité de l'exploitation. L'augmentation du matériel est sans doute le besoin qui se fait sentir le plus vivement ; mais une surveillance plus active sur les stations et la marche des convois suppléerait en partie à ce qui manque en fait de matériel. Il n'y a aujourd'hui que deux surveillants en titre et un délégué. Il s'est établi une sorte de lutte entre les stations. Chacun tire à soi et rejette sur son voisin l'encombrement ou la pénurie de wagons qui se remarque sur les lignes. Ces inconvénients disparaîtraient si le matériel était employé plus utilement. L'institution de chefs de district amènerait ce résultat. Ils seraient les intermédiaires entre les agents locaux et l'administration centrale.

M. MASUI admet qu'une plus grande surveillance sur les stations et les convois pourrait avoir de bons résultats. Cependant, il pense qu'on a tort de ne pas tenir compte de modes de surveillance, autres que ceux indiqués par M. de Brouwer de Hogendorp, qui sont déjà en usage, par exemple, les états régulièrement fournis sur la marche des convois. A l'administration, on s'occupe de l'objet qui est

actuellement en discussion, on cherche à améliorer, mais il faut agir avec prudence. Si on voulait marcher trop vite, il est à craindre qu'on ne dégarnit les stations d'hommes capables qui y rendent de grands services. Il serait peut-être préférable de s'en tenir à ce qui a été décidé ces jours-ci dans le sous-comité de l'exploitation : qu'on examinera de front le budget de 1856 et tout ce qui tient à la réorganisation des services. En ce qui concerne la question spéciale dont on s'occupe, l'administration fera des essais sur la ligne de Gand à Ostende, de Gand à Mouscron et peut-être sur celle de Liège. Elle ne peut rien promettre au delà.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne partage pas complètement l'avis que l'adoption de la mesure indiquée pourrait jeter quelque désordre dans le personnel de l'administration. Pour le moment il n'est pas question d'instituer de nouveaux fonctionnaires. On demande uniquement qu'on fasse pour toutes les lignes ce qu'on vient de faire pour la ligne du Midi. Le service que rend M. Mongenast peut être également rendu par d'autres chefs de grandes stations. Le sous-comité de l'exploitation n'est pas seul à élever la voix pour obtenir une surveillance plus efficace. Certains inspecteurs du chemin de fer ont insisté aussi vivement que lui. Des rapports officiels, adressés au Gouvernement et qu'il a bien voulu nous communiquer, le constatent. Il y aura réellement amélioration dans l'emploi du matériel. Ce matériel est très-souvent mal réparti. Cela n'aurait plus lieu à l'avenir.

M. TESCH pense qu'il faut s'en tenir au vœu émis par le sous-comité de l'exploitation, confirmer la décision de ce sous-comité, en ce qui concerne le principe du service nouveau et s'en référer à l'administration pour tout ce qui a rapport à son application.

La proposition de M. Tesch est adoptée.

La discussion s'ouvre sur le second objet à l'ordre du jour : commandes de locomotives.

M. LE MINISTRE annonce qu'il a approuvé les contrats pour les marchés conclus avec des industriels du pays. On n'a plus à s'occuper que des commandes à faire à l'étranger. Les établissements du pays ont promis de fournir dix-huit locomotives ; ils n'ont pas pu s'engager au delà. Aux termes des contrats, ces locomotives commenceront seulement à arriver au mois de septembre prochain. Le sous-comité des travaux et constructions a pensé que de la sorte les besoins du chemin de fer ne seront pas satisfaits. Une insuffisance réelle se fait sentir dès à présent sur les lignes en exploitation, et dans peu de temps on aura à organiser de nouveaux services sur les lignes de Dendre-et-Waes et sur celle de Contich. La proposition a été faite de faire venir quelques machines de l'étranger. Des communications officieuses ont été faites de la part de grandes maisons de l'étranger et, à première vue, elles ne paraissent pas défavorables aux intérêts du Trésor. Le comité est-il d'avis que le Gouvernement fera bien d'ouvrir des négociations régulières ?

M. TESCH fait observer qu'il ne s'agit pas ici d'une question de principe, mais d'une question de fait. Le manque de matériel est constant ; d'autre part les établissements du pays se déclarent hors d'état de fournir des machines avant un terme très-éloigné. Il est permis de dire que dans cette situation on n'est pas libre, et que force est d'aller à l'étranger.

M. ÉLIAS annonce qu'il a cru devoir se mettre en communication avec quelques

établissements de Liège. Il produit une lettre et une dépêche télégraphique de M. Regnier-Poncelet, de Saint-Léonard. Il en résulte que cet établissement s'engagerait à fournir, huit mois après la commande, douze locomotives, à raison de deux par mois et au prix de 50 mille francs, sans le tender.

M. SPITAELS fait observer que cette offre ne remplit pas le but. De la sorte on aurait la première machine au mois d'août 1855 et la dernière en janvier 1856. Or, si l'on va en Angleterre, on les aura toutes les six avant le mois d'août. Si les établissements du pays ont le moyen de travailler plus vite qu'ils n'ont encore voulu s'y engager, ils le feront pour les locomotives dont ils ont déjà reçu la commande, et alors ils jouiront de la prime que nous avons résolu de leur allouer. Ils n'auront d'ailleurs pas à se plaindre, puisque eux-mêmes ont demandé un délai jusqu'en 1857 pour pouvoir achever les commandes.

M. ÉLIAS croit que les observations de M. Spitaels s'appliquent au bassin de Charleroy, mais qu'il en est autrement dans le pays de Liège. Il estime que là on aurait des machines aussi vite qu'en Angleterre.

M. TESCH fait ressortir des contradictions entre le langage d'autrefois des chefs d'établissements du pays et celui qu'ils tiennent aujourd'hui. Il ne s'explique pas comment on peut offrir aujourd'hui des locomotives pour 50 mille francs, lorsque précédemment on a demandé 52 mille francs. Puis on nous a toujours dit que l'on ne pourrait pas commencer à livrer avant le mois de septembre 1855 et avoir tout fourni avant l'année 1857, et voilà qu'on fixe des époques plus rapprochées. Est-ce que par hasard, en contractant, on n'aurait pas dit son dernier mot sur les moyens d'exécution qu'on avait à sa disposition, et songeait-on déjà à spéculer sur des primes ? Cela demande à être éclairci.

M. MASU s'attache à bien établir les faits. Saint-Léonard avait fait des offres à raison de 56,000 francs, Seraing à 52,000 francs; d'autres prix avaient encore été indiqués. Le Gouvernement a traité pour 52,000 francs en précisant les époques de livraison. Plus tard, il a demandé si les délais ne pourraient pas être rapprochés. La réponse a été que cela présentait les plus grandes difficultés. C'est alors qu'on en est venu à l'idée de promettre des primes. Une autre tentative a été faite, ç'a été de s'informer si le nombre des locomotives à fournir ne pourrait pas être augmenté. Seraing a répondu que cela lui serait possible, si au lieu de 52,000 francs on voulait payer 60,000 francs. Cette proposition n'a pas été agréée. La situation devant ainsi rester la même pour le reste de l'hiver et tout l'été prochain, le comité ne voit d'autre moyen de sortir d'embarras que de recourir à l'Angleterre. En entrant dans cette voie, on a l'espoir d'obtenir six machines pour le commencement de l'été et d'en posséder de différents modèles.

M. SPITAELS se rallie aux observations de M. Tesch. La conduite des constructeurs serait inqualifiable si, après avoir fait tant de difficultés pour entrer en accommodement pendant le cours de la négociation, ils venaient maintenant déclarer tout d'un coup qu'ils sont capables de faire ce qu'ils regardaient comme impossible auparavant. En fait, Saint-Léonard demande vingt mois pour fournir douze machines.

M. DOLEZ est d'avis que dans tous les cas, deux choses devront être bien constatées, c'est que les fabricants étrangers pourront livrer avec la célérité promise et à parité de prix avec les fournisseurs belges. Il se demande s'il ne serait pas

convenable d'entrer à la fois en négociation avec les établissements du pays et ceux de l'étranger.

M. LE MINISTRE déclare que bien certainement on ne traitera pas définitivement sans avoir pris les précautions indiquées.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que le sous-comité des travaux et constructions a proposé la mesure, avec les réserves indiquées par M. Dolez. Les renseignements recueillis officieusement indiquent des prix se rapprochant beaucoup de ceux qui sont stipulés par les établissements du pays. Il y aura très-probablement à rabattre des propositions faites, la commission de 5 p. % d'usage en Angleterre. Cela rétablira la balance. M. de Brouwer de Hogendorp ne fait pas d'objection contre la dernière idée émise par M. Dolez, mais si on prend des renseignements des deux côtés, il n'y a pas de temps à perdre, car il faut être en mesure de se prononcer avant le 1^{er} janvier.

M. DOLEZ pense qu'on fera bien d'éclaircir quelques points, mais qu'en attendant il ne faut pas se laisser aller à des préventions contre les constructeurs du pays. S'ils n'ont pas voulu, jusqu'à présent, contracter des obligations qui leur parussent trop gênantes, il serait assez naturel qu'ils fissent un effort suprême maintenant qu'ils sont menacés de la concurrence de l'étranger.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP croit que les établissements belges ne pourront trouver mauvais que l'on fasse venir un petit nombre de machines de l'étranger. Eux-mêmes vont y chercher continuellement des modèles. Ceux que nous en ferons venir pourront leur être très-utiles pour les contrats qu'à leur tour ils auront à passer avec des compagnies étrangères. Il est certain qu'il se présente des circonstances qui doivent paraître étranges.

Précédemment les établissements du pays avaient déclaré qu'il leur serait impossible de fournir avant telles et telles époques. Nous avons établi des primes. Voilà que tout à coup Saint-Léonard vient déclarer qu'il pourra livrer plus tôt qu'il l'avait dit, même en se passant de primes !

Le comité décide qu'il y a lieu, pour le Gouvernement, de se mettre en mesure de faire la commande de six locomotives à l'étranger.

MM. DOLEZ et DE BROUWER DE HOGENDORP s'accordent à dire que si les établissements du pays voulaient s'engager à fournir pour le mois de mai et aux conditions qu'accepteront les constructeurs anglais, les premiers devront avoir la préférence.

On passe au troisième objet à l'ordre du jour : Renouvellement du matériel roulant.

M. LE MINISTRE fait ressortir la situation fâcheuse dans laquelle on se trouve. Il a fallu ajourner différentes réparations très-urgentes pour rester autant que possible dans les limites du budget. On pense qu'il faudra 500,000 francs pour pouvoir réparer ou plutôt renouveler une partie notable du matériel ; pour porter entre autres un certain nombre de wagons, du petit au grand écartement. C'est là une dépense de la plus haute utilité. Il serait désirable qu'on pût prélever ces 500,000 francs sur les 9 millions votés l'année dernière par la Chambre. On s'est demandé si la loi n'y met pas obstacle. La Cour des comptes a été consultée officieusement. Elle aurait pensé que les termes de la loi autorisent l'imputation. Convient-il d'imputer la dépense sur le crédit de 9 millions ? C'est la question sur laquelle le comité est appelé à se prononcer.

M. SPITAELS se prononce pour l'affirmative. Les termes de la loi sont fort larges. L'ancienne commission avait fourni un détail pour un crédit de 12,000,000 de francs. C'est un document à l'appui qui ne lie pas, aujourd'hui surtout qu'il ne saurait même s'adapter à un crédit réduit à 9,000,000 de francs.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que le sous-comité de l'exploitation a engagé le Gouvernement à faire le prélèvement sur le crédit indiqué. A la vérité, un tableau de répartition avait été annexé au projet de loi, mais indépendamment de ce tableau il y avait aussi un rapport de l'ancienne commission et celui-là indiquait le renouvellement du matériel roulant comme une des dépenses les plus urgentes. Il s'agit bien, en réalité, de constructions nouvelles.

L'allocation d'un crédit nouveau serait sans doute préférable ; mais on ne l'obtiendrait pas de la Chambre aussi longtemps que le crédit de 9,000,000 de francs ne sera pas épuisé. Depuis que la Cour des comptes s'est prononcée, il ne saurait plus exister de scrupule sur la légalité de la mesure.

M. TESCH fait remarquer que tout le monde est d'accord sur l'insuffisance du matériel. L'administration a déclaré que quarante à soixante locomotives et onze cents wagons sont en réparation. Il a été reconnu qu'il y aurait un très-grand avantage à mettre ce matériel à neuf. Ce n'est donc plus qu'une question d'argent. Il est admis qu'on aurait la plus grande difficulté à obtenir une nouvelle allocation des Chambres. Reste le crédit de 9,000,000 de francs. Le doute ne pourrait plus subsister que sur un seul point : peut-on faire directement l'imputation, ou faut-il une nouvelle autorisation des Chambres? La Cour des comptes venant de se prononcer, il semble qu'il n'y a plus à hésiter.

M. DOLEZ conserve des doutes sur le sens du libellé de la loi : parachèvement des lignes du chemin de fer. Il n'insistera pas, si on est généralement d'accord sur l'interprétation qu'il faut lui donner.

M. LE MINISTRE trouve que le moment serait mal choisi pour demander de nouveaux fonds à la Chambre, d'autant plus qu'il est admis que des indications de la nature de celles que contenait le tableau annexé au projet de loi, ne lient pas, et que déjà on s'en est écarté en ce qui concerne l'établissement du système des éclisses. Il informe le comité, qu'avant de faire l'imputation, il écrira officiellement à la Cour des comptes.

Moyennant cette réserve, le comité se prononce pour l'imputation.

La séance est levée à 1 heure.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Ministre-Président,

EM. VAN HOOREBEKE.

N° 12.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 22 décembre 1854.

Ordre du jour : Modifications au tarif des marchandises.

La séance est ouverte à 11 heures du matin sous la présidence de M. le Ministre des Travaux Publics.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et COOLS.

Il est donné lecture du procès-verbal de la séance précédente qui est approuvé.

Au commencement de la séance, MM. de Lannoy et Masui échangent quelques observations sur le maintien de la proposition faite par un des sous-comités, d'accorder des primes pour accélérer les fournitures de machines ; mais sur l'observation de M. Tesch, que cette discussion se produira plus utilement dans un autre moment, le comité aborde son ordre du jour.

M. LE MINISTRE fait observer que les modifications proposées au tarif des marchandises ⁽¹⁾ ont un double but : l'augmentation des recettes et la simplification des tarifs. La première considération est importante, les produits du chemin de fer devant, d'après toutes les probabilités, fléchir en 1855, par des causes étrangères à l'exploitation de l'État ; ces causes sont l'ouverture des lignes de Namur et de Charleroy à Erquelinnes.

L'art. 1^{er} du projet élève légèrement les prix pour les trois mois d'hiver, décembre, janvier et février. L'augmentation ne fait que représenter approximativement l'aggravation de dépenses que la période d'hiver occasionne. La chambre de commerce d'Anvers, qui a été consultée, se montre favorable à la mesure. Son but principal est d'engager le commerce à faire ses expéditions un peu plus tôt et de donner plus de latitude à l'administration vers l'époque où la fermeture des canaux produit d'ordinaire un certain encombrement. Il est à remarquer que l'application de la mesure se justifierait peu cette année. Le commerce n'a pas été averti et la période d'hiver est déjà entamée. Le comité a néanmoins à se prononcer sur la question de principe.

M. MASUI fait remarquer que le commerce d'Anvers, dont les intérêts sont le plus fortement engagés, avait approuvé la mesure en 1843 ou 1844 ; à certaine époque elle a déjà reçu son exécution pendant un laps de quatre années.

M. DOLEZ voit un danger dans le second paragraphe, portant que l'augmenta-

(1) Voir l'annexe, p. 57.

tion ne sera pas applicable aux transports de marchandises par abonnement. On pousse donc à l'abonnement. Il n'y aura aucun inconvénient à l'époque où le matériel sera complété; mais aujourd'hui, l'administration peut-elle s'engager à fournir la quantité de wagons qu'on demandera? Il ne le paraît pas. Le commerce s'abonnera à cause du bon marché, et l'administration se trouvera dans l'embarras. Les abonnements deviendront la règle pour les grands industriels.

M. MASUI ne craint pas le danger signalé par M. Dolez. Jamais le commerce n'a voulu prendre des engagements un peu larges pour des transports réguliers. Les offres faites précédemment se sont bornées à un nombre de 25 wagons et seulement pour le cas où on voulût consentir à une réduction non pas de 10. mais de 20 p. %.

M. DE LANNOY demande si, à toute époque, on ne pourrait pas réserver, pour les besoins du public, un nombre de wagons établi sur les probabilités du mouvement.

M. TESCU répond que la répartition se fera tout naturellement, par la force des choses, de la manière que M. de Lannoy le demande. Le plus grand nombre des wagons restera de toute manière à la disposition du public. Il faut, en effet, tenir compte de la statistique du chemin de fer. Les abonnements ont été insignifiants dans le passé; ils le seront dans l'avenir. A côté de l'avantage que les industriels trouvent dans une réduction des prix, vient se placer le désavantage que présente pour eux la nécessité de prendre des engagements, quant aux expéditions.

L'art. 1^{er} est adopté.

A l'art. 2, M. Masui fait observer qu'on a pour but de rectifier des taxations et d'attirer des colis qui prennent aujourd'hui une autre route.

L'article est adopté.

L'art. 3, comme le fait remarquer M. Masui, constitue une simplification. On a maintenant dans les bureaux des discussions interminables sur la quotité des frais de chargements et de déchargement. Il n'y aura plus de contestation possible du moment que les prix seront augmentés uniformément de 1/2 centime et que tous les frais accessoires auront disparu.

L'article est adopté.

M. MASUI donne des explications sur l'art. 4. Les objets pour lesquels on propose de créer une classe à part, se transportent tous par petites quantités. Ces transports donnent beaucoup d'embarras à l'administration qui préférerait ne pas avoir à s'en charger.

Une conversation s'engage sur le second paragraphe de l'article dont on trouve la rédaction confuse. A quelles espèces de marchandises s'appliquent les mots : « charge incomplète ? » Au sous-comité on a cru qu'il s'agissait uniquement des marchandises énumérées dans le § 1^{er}. La rédaction ne semble pas admettre cette interprétation. La charge incomplète, pour toute espèce de marchandises, devra être taxée à raison de 6 centimes 1/2, à moins que l'expéditeur ne préfère payer pour une charge entière. Cela paraît exorbitant.

L'art. 4 est tenu en suspens.

M. DE BROUWER DE HOGENDORF donne communication d'une lettre de M. Zaman, constructeur de machines à Quenast. Cet industriel offre de fournir, au prix de

50,000 francs, deux machines exactement pareilles à celles qui viennent d'être adjudgées à d'autres établissements, l'une pour le mois de septembre et l'autre pour le mois de décembre prochain.

M. MASUI soumet au comité le projet de lettre à écrire aux établissements du pays pour leur demander s'ils pourraient fournir des machines, indépendamment de celles qui sont déjà commandées, pour les mois de mai ou juin.

Ce projet est approuvé.

MM. DE BROUWER DE HOGENDORP et DE MAN D'ATTENRODE demandent que l'administration fasse autographier et distribuer toute la partie des procès-verbaux de l'ancienne commission qui concerne la réorganisation des services.

M. LE MINISTRE déclare qu'il sera fait droit à cette demande.

La séance est levée et remise au lendemain à 11 heures.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Ministre-Président,

EM. VAN HOOREBEKE.

N° 13.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 23 décembre 1854.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, ÉLIAS, DE LANNOY, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS et TESCH.

La séance s'ouvre à 11 heures $\frac{1}{4}$, sous la présidence de M. le Ministre.

On reprend l'examen de l'art. 4 du projet d'arrêté apportant quelques modifications au tarif de transport des marchandises pendant les mois d'hiver (1).

M. LE MINISTRE donne des explications sur la portée du paragraphe relatif aux charges incomplètes.

Un membre fait observer qu'il faut éviter de se montrer sur ce point plus exigeant que les compagnies, et notamment que le chemin de fer du Nord. C'est donc une question de fait qui se présente ici, et pour la résoudre, on appelle dans le sein du conseil M. Fassiaux, inspecteur, attaché à l'administration belge des chemins de fer. D'après ce fonctionnaire, les compagnies particulières et notamment celles des chemins de fer du Nord et de Minden auraient,

(1) Voir l'annexe, p. 57.

pour ces sortes de transports, des conditions plus onéreuses au public que celles proposées par le projet en discussion.

Le comité vote le paragraphe, avec la réserve qu'il formera un article distinct; mais il est entendu que l'administration s'assurera, avant de donner suite au projet, de l'exactitude des renseignements donnés par M. Fassiaux.

L'art. 5 est adopté.

Une discussion s'engage sur l'art. 6. Une proposition tendante à élever le *minimum* de 5 francs dont parle le dernier paragraphe, n'est pas adoptée. L'article est voté avec un changement dans la rédaction du dernier alinéa qui sera conçu en ces termes :

« Le droit à la prime cesse si celle-ci n'est pas au moins de 5 francs par » charge. »

La discussion de l'art. 7 donne lieu à un échange d'observations entre plusieurs membres. Il en ressort que l'administration a cherché à entrer en arrangement avec plusieurs établissements financiers pour le transport des valeurs à prix réduit; mais toujours la compagnie Van Gend est venue offrir des prix inférieurs.

L'article est adopté.

Les articles suivants le sont sans observations.

La séance est levée à 4 heures $\frac{1}{2}$.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Ministre-Président,

EM. VAN HOOREBEKE.

ANNEXE

AUX PROCÈS-VERBAUX N°S 12 ET 13.

Projet d'arrêté royal modifié d'après les amendements proposés par le sous-comité de l'exploitation (1).

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics;

Le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes entendu;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

ART. 1^{er}. Pendant les mois d'hiver (1^{er} décembre au 31 mars) les prix de transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux sont augmentés de 10 p. o/o.

(1) Voir le procès-verbal n° 4, p.

Toutefois, cette augmentation n'est pas applicable aux transports de marchandises par abonnement, ni aux transports réguliers qui font l'objet de conventions spéciales.

ART. 2. Le tarif des articles de messagerie (service accéléré) est divisé en deux sections dont les prix sont établis d'après les bases suivantes ; savoir :

1^{re} SECTION. — *Expédition du poids de 10 à 300 kilogrammes.*

Frais variables par quintal-lieue.	fr.	» 10
Frais fixes, par quintal.		» 20

2^e SECTION. — *Expéditions du poids de 301 à 300 kilogrammes et plus.*

Frais variables par quintal-lieue	fr.	» 75
Frais fixes, par quintal		» 20

Les taxes sont appliquées par fraction indivisible de 10 kilogrammes en arrondissant les prix par demi-décimes.

Les taxes de la première section ne peuvent être inférieures aux prix fixés pour 10 kilogrammes au tarif de la grande vitesse, et celles de la deuxième section aux prix de 300 kilogrammes de la première section.

Dans ces prix ne sont point compris ceux de camionnage lesquels continueront à être perçus d'obligation d'après les prix actuels.

ART. 3. Les frais accessoires du tarif 3, sauf ceux d'engins et de camionnage sont supprimés. Une taxe supplémentaire d'un demi-centime par quintal-lieue est ajoutée aux prix des marchandises hors classe ainsi que de celles de première et de deuxième classe.

ART. 4. Les marchandises ci-après désignées formeront dans le tarif de la petite vitesse et pour les transports à l'intérieur, une catégorie hors classe payant 6 centimes $\frac{1}{2}$ par quintal-lieue pour frais variables et 10 centimes par quintal pour frais fixes, sans que la taxe puisse être inférieure à celle de 300 kilogrammes au tarif du service accéléré ; savoir :

Acides minéraux, — allumettes chimiques, — arbres et arbustes vivants, — armes de toute espèce.

Beurre, — bière et boissons en caisses ou en paniers, — bimbeloterie.

Cigares, — comestibles, — conserves, — coutellerie, — cristaux.

Draperie, — drogues et drogueries.

Eaux-de-vie, — eaux de fleur d'oranger, — essence de térébenthine.

Fromages, — fruits verts, — fourrures.

Ganterie, — gibier, — glaces encadrées et autres.

Horlogerie, — huiles essentielles, — huîtres.

Instruments de musique, d'optique et de précision.

Légumes frais, — levûre, — librairie, — liqueurs en fûts, en paniers ou en caisses.

Machines, — marbres ouvrés, — mécaniques, — meubles.

Objets manufacturés, — objets d'art et de collection, — œufs.

Parfumerie, — passementerie, — pâtisserie, — pelleterie, — plantes, — plumes, — porcelaines, — poterie fine, — préparations pharmaceutiques.

Quincaillerie fine.

Savon de toilette, — soies brutes et manufacturées, — spiritueux en bouteilles, en caisses ou en paniers, — statues.

Tableaux, — tissus, — toiles ouvrées et unies.

Vinaigre en bouteilles, — vins en bouteilles, en caisses ou en paniers, — vernis, — volaille, — verrerie fine.

Zinc ouvré.

Les charges incomplètes sont taxées aux prix des marchandises hors classe ou d'une charge complète si ce dernier prix est plus favorable à l'expéditeur.

Il en est de même des excédants de charge complète dépassant une tolérance de 500 kilogrammes ; mais seulement lorsqu'il y a lieu d'employer un wagon supplémentaire.

ART. 5. Les haltes intermédiaires distantes de moins de deux lieues d'une station principale (ou bureau régulier) ou dont l'importance ne présente pas un mouvement d'au moins un wagon par jour au départ, et un wagon par jour à l'arrivée, cessent d'être tarifées.

Les transports à effectuer *de* ou *pour* ces haltes sont taxés d'après le tarif de la station qui précède ou qui suit.

ART. 6. Les primes d'exportation et de transit sont égales à la différence du prix d'une classe à celui de la classe qui suit immédiatement.

Elles ne sont accordées qu'aux marchandises appartenant à la deuxième section des tarifs internationaux, et pour autant qu'elles soient présentées par charge complète de wagon (4,000 kilogrammes et plus).

Toutefois il n'est pas alloué de prime inférieure à 5 francs par expédition.

ART. 7. Le tarif des finances et valeurs est modifié d'après les bases suivantes :

Les sommes de 200 francs et moins sont transportées à toute distance au prix uniforme de 50 centimes, remise à domicile comprise.

Celles de plus de 200 francs sont taxées comme suit :

DISTANCES EN LIEUES.	PRIX PAR 1,000 FRANCS.	
	De 201 à 10,000 Francs.	Au-dessus de 10,000 Francs.
De 0 à 10 lieues	» 50	» 40
10 à 20 —	» 60	» 50
20 à 30 —	» 70	» 60
30 à 40 —	» 80	» 70
40 à 50 —	» 90	» 80
50 lieues et plus	1 »	» 90

Les prix indiqués au tableau ci-dessus comprennent tous les frais hormis ceux

de camionnage qui sont perçus d'obligation à raison de 5 centimes par 1,000 francs sans que la taxe soit inférieure à 20 centimes.

ART. 8. Le droit d'abonnement fixé à 5 francs par jour et par wagon, est réduit à 3 francs pour les transports à plus de 10 lieues.

Il y a augmentation d'un cinquième par jour et par 1,000 kilogrammes pour les wagons portant une charge supérieure à 5,000 kilogrammes.

ART. 9. Les betteraves sont portées à la deuxième classe du tarif de la petite vitesse et la mitraille de fonte à la troisième.

ART. 10. Les dispositions réglementaires actuelles auxquelles il n'est pas dérogé par le présent arrêté, sont maintenues.

ART. 11. Le présent arrêté sera obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1855.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé d'en assurer l'exécution.

Donné, etc.

N° 14.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 27 décembre 1854.

Ordre du jour : *Communication des contrats conclus pour fourniture de locomotives. — Travaux à exécuter sur le crédit de 9,000,000 de francs.*

La séance est ouverte à 12 1/2 heures du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, NERENBURGER, QUOILIN et COOLS.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre de M. Masui, par laquelle il fait connaître que, forcé de s'absenter pour affaire de service urgente, il a chargé M. l'ingénieur Belpaire de déposer les contrats relatifs aux locomotives, et M. l'ingénieur Vandersweep de remettre le plan général des travaux d'Anvers. Ces Messieurs se tiendront à la disposition du sous-comité pour tous les renseignements qu'on jugera utile de leur demander.

M. NERENBURGER, par motion d'ordre, soulève la question de savoir si, alors qu'on juge utile de faire venir des machines de l'étranger, entre autres motifs, afin de se procurer les modèles les plus perfectionnés, il ne conviendrait pas de chercher en même temps à faire confectionner de nouveaux modèles à l'intérieur du pays ? Il informe le sous-comité qu'un mécanicien, devant inspirer toute confiance, lui a donné des explications pleines d'intérêt sur un nouveau système de

locomotives dont il se dit l'auteur. Ce système présenterait sur ceux qui sont aujourd'hui en usage, les avantages suivants : moins de poids, — suppression du tender, — deux fois plus d'adhérence, — les essieux des roues, dans les courbes, toujours dirigés suivant le rayon de la courbe, — meilleur emploi de la vapeur, — destruction complète du mouvement de galop, — annulation totale de la pression sur les glissières, — en général suppression de tous les chocs et effets nuisibles.

Il est décidé que le mécanicien dont il s'agit, sera admis à communiquer son système au sous-comité, qui aura à examiner ensuite jusqu'à quel point il pensera devoir engager le Gouvernement à faire l'essai de l'application de ce système.

M. l'ingénieur BELPAIRE dépose sur le bureau les contrats passés pour la fourniture de locomotives. Il est décidé que les membres faisant partie du sous-comité, se transmettront ces pièces pour en prendre connaissance (1).

(1) Ces contrats se rapportent à 24 locomotives, savoir :

8 locomotives à fournir par les établissements de John Cockerill à Seraing ;	
8 — — — — — Saint-Léonard à Liège ;	
8 — — — — — Couillet.	

Les locomotives commandées aux établissements de Seraing et de Saint-Léonard sont dans les conditions suivantes :

Diamètre des pistons	0 ^m ,44 — (17 1/4 pouces anglais.)
Course des pistons	0.60 — (24 —)
6 roues accouplées de 1.43 de diamètre, 4 pieds 9 pouces.	
Écartement des roues extrêmes. . .	3 ^m ,13
Foyers	{ Hauteur 1 ^m ,76
	{ Largeur 1 ^m ,00 et 1 ^m ,10 à la partie supérieure.
	{ Longueur 1 ^m ,13
Tubes à fumée	{ Diamètre extérieur 0 ^m ,043
	{ Épaisseur 0 ^m ,0023
	{ Longueur 5 ^m ,84
	{ Nombre 207
Surface de chauffe au foyer	7 ^m ²,43
— dans les tubes	99 ^m ²,88 } 107 ^m ²,33
Dimensions du corps cylindrique de la chaudière : Largeur 1 ^m ,23 ; hauteur 1 ^m ,30.	

Les machines commandées aux usines de Couillet, et destinées au service de la Vesdre, auront des trains articulés sur l'avant et n'auront, par conséquent, que quatre roues accouplées de 1^m,30 ou 4 1/4 pieds de diamètre. Les roues des trains mobiles auront 0^m,80 de diamètre.

Les principales dimensions de ces machines sont les suivantes :

Écartement des roues extrêmes. . .	3 ^m ,86
Diamètre des pistons	0 ^m ,42 — (16 1/2 pouces anglais.)
Course —	0 ^m ,60 — (24 —)
Foyers	{ Hauteur 1 ^m ,67
	{ Largeur 1 ^m ,00
	{ Longueur 1 ^m ,13
Tubes à fumée	{ Diamètre extérieur 0.043
	{ Épaisseur 0.0023
	{ Longueur 4.19
	{ Nombre 174
Surface de chauffe au foyer	7 ^m ²,07
— dans les tubes	91 ^m ²,72 } 98 ^m ²,79
Corps cylindrique de la chaudière : Hauteur 1 ^m ,20 ; largeur 1 ^m ,13.	

M. LE PRÉSIDENT exprime l'opinion que des communications récentes doivent engager le sous-comité à revenir sur le vote qu'il a émis dans une autre séance, au sujet des primes à allouer pour accélérer les livraisons de machines commandées aux constructeurs du pays. Les autres membres se joignent à lui pour faire ressortir les doutes que ces communications soulèvent. Tout semble indiquer que ces industriels, ou du moins quelques-uns d'entre eux, auraient pu s'obliger à livrer plus tôt, s'ils n'avaient pas compté sur des instances du Gouvernement, avant d'en prendre l'engagement et seulement moyennant promesse d'avantages nouveaux en dehors des stipulations des contrats. Ainsi l'établissement de Saint-Léonard, qui disait d'abord ne pouvoir livrer qu'une machine par mois, à partir du mois de septembre, se déclare maintenant en état d'en fournir chaque fois trois aux mêmes époques. Les machines dont il s'agit à présent sont, il est vrai, d'un autre modèle, mais c'est la quantité de travail et non la forme du travail qui constitue en cette question la considération déterminante. Une remarque est également à faire par rapport au prix. Pour les deux ou trois machines qui restent à commander, l'établissement de Quenast, qui n'a pas été mêlé jusqu'à présent aux négociations, offre de les livrer pour 50,000 francs, exactement sur le modèle des machines déjà adjugées.

Le sous-comité, mu par ces considérations, retire à l'unanimité son vote pour les primes.

M. l'ingénieur Belpaire donne des explications sur les travaux qu'on se propose de faire exécuter pour la mise à neuf d'une partie du matériel roulant. Le sous-comité est d'avis que ces communications n'ont pas un caractère suffisant de précision pour pouvoir conduire à un vote. Il demande, sur la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, que l'administration fasse faire un travail général, indiquant les numéros des locomotives et wagons qu'on a le projet de renouveler, ainsi que le mode général de reconstruction auquel on veut s'arrêter.

Une discussion s'engage sur le point de savoir si, conformément à la proposition qui en est faite par M. de Man d'Attenrode, il ne conviendrait pas, que toutes les grosses réparations et les constructions nouvelles fussent opérées dans les ateliers de Malines et que dans les autres stations on fit simplement les réparations d'entretien courant.

Le sous-comité incline généralement vers cette opinion.

M. Belpaire explique pourquoi les choses ne se passent pas ainsi aujourd'hui.

M. DE LANNOY fait remarquer que la proposition de M. de Man d'Attenrode n'a pas pour objet la critique de ce qui se fait actuellement, mais qu'elle doit être considérée comme indiquant une des mesures générales à prendre pour constituer toutes les branches du service dans un état normal, indispensable pour la régularité dans l'exécution, la rigueur dans la surveillance et l'économie bien entendue dans les dépenses, état normal que le Gouvernement, aussi bien que le comité, doit désirer voir s'établir, sans brusquerie nuisible, mais aussitôt que la nature des choses le permettra.

M. LE PRÉSIDENT, après avoir fait ressortir l'importance de la question posée par la proposition de M. de Man d'Attenrode et montré la convenance d'entendre les explications de M. Masui à son sujet, remet la discussion et le vote à la prochaine séance.

Le sous-comité exprime le vœu que tous les membres du comité soient munis d'une carte ou de toute autre marque distinctive qui les fasse reconnaître dans les stations, lorsqu'ils s'y présenteront pour l'accomplissement de leur mandat.

M. l'ingénieur Vandersweep dépose les plans des travaux qu'on se propose de faire exécuter à la station d'Anvers. Ces pièces seront déposées, à l'inspection des membres, au bureau du secrétariat.

La séance est levée à 2 heures.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 15.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 28 décembre 1854.

Ordre du jour : Forme à donner au budget de 1856.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et COOLS.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

M. LE PRÉSIDENT donne communication d'une lettre par laquelle M. Masui, forcé de s'absenter pour affaire urgente, délègue M. Janssens, chef de bureau à l'administration centrale des chemins de fer, pour le remplacer près du sous-comité.

M. JANSSENS, au nom de l'administration, demande qu'on continue à suivre la forme de budget qui a été adoptée jusqu'à présent et qui, d'après lui, ne présente que de légères différences avec le modèle des comptes de la Compagnie des chemins de fer du Nord. Un seul point lui paraît important, c'est qu'on continue d'accorder à l'administration, encore pour une année, la faculté d'opérer des transferts d'un article à l'autre.

Une discussion s'engage sur les modifications à apporter à la forme ancienne des budgets. Le sous-comité se montre généralement peu disposé à accorder de nouveau l'autorisation d'opérer des transferts. Il est d'avis qu'une décision pourra être prise sur la forme à donner au budget, seulement alors qu'on aura sous les yeux des documents plus complets. Il insiste pour que l'administration des che-

mins de fer fasse autographier et distribuer le plus promptement possible, les pièces indiquées ci-après :

1° **Projet de budget de 1856**, rédigé dans la forme des comptes du chemin de fer du Nord, accompagné d'une note explicative faisant connaître les raisons que l'administration voudra alléguer pour demander que pour certains détails, on suive un autre modèle;

2° Le règlement de réorganisation adopté par l'ancienne commission, avec indication en marge, des corrections faites après discussion, dans le projet primitif.

3° Le tableau synoptique de l'organisation administrative telle qu'elle existe aujourd'hui, tableau qui avait été présenté par M. de Man d'Attenrode, en 1833, à l'ancienne commission;

4° Un exemplaire des comptes rendus pour les chemins de fer de la Saxe, la Bavière, et le duché de Bade. (M. de Brouwer de Hogendorp a bien voulu se charger de faire la traduction des indications allemandes.)

M. JANSSENS fait observer qu'aux termes de la loi sur la comptabilité et des règlements existants, le budget de 1856 doit être transmis au Département des Finances dans les premières semaines du mois de janvier. Il demande, à raison de l'urgence de ce travail, quelle forme il faudra encore adopter cette fois pour le projet de budget dont on va s'occuper immédiatement dans les bureaux de l'administration ?

MM. TESCH et QUOLIN font observer que le sous-comité ne pourra nécessairement pas s'occuper du budget officiel indiqué par M. Janssens. L'administration s'arrêtera provisoirement à la forme qu'elle jugera convenable. Le budget modèle que le sous-comité adoptera, après mûr examen, et pour lequel il désire se faire produire les pièces indiquées ci-dessus, est tout autre chose. Lorsqu'un type aura été arrêté, de commun accord avec le Gouvernement, des propositions pourront toujours être faites à la Chambre, par voie d'amendement ou de toute autre manière, pour substituer, même pour 1856, des propositions nouvelles, à celles que renfermera le budget officiel déposé à l'époque voulue par la loi.

La séance est levée à 12 heures $\frac{1}{2}$.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 16.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 3 janvier 1855.

Ordre du jour : 1° *Examen des contrats pour fournitures de machines;*
 2° *Projets de travaux à Anvers;*
 3° *Proposition de faire exécuter toutes les grosses réparations dans les ateliers de Malines.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents: MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et COOLS.

Le sous-comité aborde en premier lieu l'examen du troisième objet à l'ordre du jour: Proposition de faire exécuter les ouvrages neufs et les grosses réparations dans les ateliers de Malines.

M. MASUI se montre très-favorable à cette proposition. Des circonstances spéciales ont motivé l'exécution de quelques travaux importants dans d'autres stations que celle de Malines, mais l'administration est la première à désirer que des mesures soient prises pour que les ouvrages neufs et toutes les grosses réparations puissent se faire, à l'avenir, à l'atelier central. Lorsque le principe aura été admis, on pourra s'entendre sur les moyens de le mettre à exécution.

Des observations sont présentées par plusieurs membres sur le genre et le mode de travail qu'il importerait de conserver ou d'introduire dans les ateliers de Malines. M. de Brouwer de Hogendorp émet l'avis qu'il ne faut pas se montrer trop rigoureux sur le sens des mots: *grosses réparations*; que certaines réparations, qu'on pourrait faire envisager comme peu importantes, devront néanmoins continuer à être exécutées à Malines. Il cite le rebandage des roues de voitures. M. Spitaels demande que le travail se fasse toujours à la pièce. Le sous-comité est unanime à reconnaître que ce sont là des questions d'exécution dont on doit remettre la discussion à un autre moment.

Le sous-comité adopte en principe la proposition, émanant de l'initiative de M. de Man d'Attenrode, de réunir tous les travaux relatifs aux ouvrages neufs et aux grosses réparations à exécuter au matériel roulant, dans les ateliers de Malines.

Le sous-comité se livre ensuite à l'examen des premières mesures à prendre pour mettre à exécution le principe qui venait d'être voté. Il importerait en premier lieu, de déterminer la somme qu'il faudra prélever sur le fonds de 9 millions pour servir à l'appropriation des bâtiments et de l'outillage des ateliers de Malines. Il a toujours été entendu qu'une partie de ce fonds serait appliquée à cette dépense. L'ancienne commission avait proposé le chiffre de 200,000 francs.

M. de Brouwer de Hogendorp fait remarquer qu'il y a, sans doute, encore beaucoup de choses à faire à Malines, mais que les dépenses ne seront pas aussi considérables qu'on pourrait se l'imaginer. Ainsi, pour les forges et les fonderies, tout se trouve déjà dans un état satisfaisant. L'outillage doit être complété et demande des ateliers plus spacieux. L'espace réservé au montage des voitures devra aussi être plus développé.

M. Masui pense qu'on aura des abris suffisants, eu égard aux nouveaux besoins, en établissant une couverture sur l'une des cours et en prenant quelques autres dispositions accessoires. Sur la demande du sous-comité, il s'engage à lui remettre un projet avec estimation des travaux à exécuter, ainsi que l'inventaire de l'outillage existant et un état indiquant les pièces nouvelles qu'il importe de se procurer. Ces documents sont jugés suffisants.

Il est décidé qu'avant de se prononcer, le sous-comité, ou une partie de ses membres, se transportera à Malines, afin de se rendre compte de l'état des lieux et de mieux apprécier ce qu'il convient de faire.

La plupart des membres n'ayant pas encore eu le temps d'examiner les pièces relatives aux contrats conclus pour fourniture de machines et aux travaux à faire à la station d'Anvers, la discussion en est remise à une autre séance.

Le sous-comité décide qu'à l'avenir les plans et autres documents présentant un certain développement, dont il aura à prendre connaissance, seront déposés à l'inspection des membres dans une des salles de la station du Nord, et que les pièces, de moins d'étendue, qu'on voudra faire circuler, seront accompagnées chaque fois d'une note, préparée par le secrétaire, indiquant l'ordre de transmission.

La séance est levée à 4 heures.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 17.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 4 janvier 1855.

Ordre du jour : *Forme à donner aux budgets. Réorganisation de l'administration.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et COOLS.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

M. MASUI communique à l'assemblée quelques pièces qu'il a fait préparer, pouvant servir à l'adoption de formules pour les budgets et comptes de l'administration ; ce sont :

1° Un modèle de budget, comme il le rédigerait s'il était directeur d'une compagnie ;

2° Un modèle de compte, conçu dans le même ordre d'idées ;

3° La traduction d'un budget du chemin de fer de Bavière (1).

Ces pièces seront examinées et discutées ultérieurement.

M. LE PRÉSIDENT appelle l'attention sur des changements qui ont été introduits récemment dans les heures de départs sur la ligne de Liège.

M. MASUI explique ces changements, qui ne se rapportent qu'à un seul convoi au sujet duquel des membres du comité lui avaient fait verbalement des observations. Une conversation s'engage. Des idées sont émises sur le système général et permanent à adopter pour les heures de départ des convois. Le sous-comité exprime le vœu d'être consulté à l'avenir sur tous les changements qu'on voudra introduire dans les heures de départ, telles qu'elles sont réglées aujourd'hui.

L'ordre du jour appelant la discussion du règlement d'organisation de l'administration, M. Quoilin fait observer qu'il avait été convenu que MM. de Brouwer de Hogendorp et Masui feraient un travail préparatoire indiquant les points à l'égard desquels il y aurait divergence d'opinions entre eux. Sur la remarque de M. Tesch qu'il en résulterait du retard et que le règlement préparé depuis longtemps par M. de Brouwer de Hogendorp, offre une bonne base pour la discussion, il est passé outre à la lecture de ce projet.

(1) Voir les annexes, p. 76.

Cette lecture, qui est faite par M. de Brouwer de Hogendorp, sous réserve de discussion ultérieure, ne soulève, pour le moment, aucune observation, si ce n'est en ce qui concerne le chapitre I^{er}, où il est parlé du conseil supérieur, que remplace le comité consultatif. La question se présente tout naturellement si ce chapitre ne pourrait pas être supprimé.

Des membres font observer que l'ensemble du plan de réorganisation présuppose l'existence d'une haute institution de contrôle ; que dans plus d'un article du règlement général on renvoie au chapitre qui en traite spécialement ; que l'arrêté d'institution du comité consultatif laisse subsister du vague sur ses attributions ; que pour tous ces motifs il est désirable que le chapitre I^{er} soit remplacé par un autre, comblant les lacunes que son absence laisserait subsister.

Le sous-comité invite M. de Brouwer de Hogendorp et, à sa demande, lui adjoint M. Tesch, pour préparer un chapitre nouveau, indiquant clairement les attributions du comité consultatif et la position qu'il aura dans l'ensemble du système de réorganisation.

Le sous-comité vote des remerciements à son secrétaire M. Cools, qui ensuite de sa nomination de conseiller à la Cour des Comptes a été déchargé, sur sa demande, des fonctions de membre et secrétaire du comité consultatif (1).

La séance est levée à 4 heures 1/2.

Le Membre-Secrétaire,

J. COOLS.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

(1) M. l'ingénieur Vandersweep a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire.

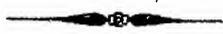
1^{re} ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 17.



MODÈLE DE BUDGET.

N° DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE IV.		
CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.		
1^{re} SECTION. — SERVICES GÉNÉRAUX.		
60	a.	Personnel de l'administration centrale.
	b.	Personnel du service des magasins et dépôts d'approvisionnements et du contrôle du timbre.
	c.	Personnel de la régie.
	d.	<i>Matériel</i> : Papiers, impressions, publicité, loyers et dépenses imprévues, subside à la caisse de secours.
		{ Chemins de fer . fr. { Postes { Télégraphes. { Chemins de fer { Postes { Télégraphes. { Chemins de fer { Postes { Télégraphes. { Chemins de fer { Postes { Télégraphes.
2^e SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.		
61	a.	Personnel de direction et de surveillance générale du service.
	b.	Surveillance et police de la voie
	c.	Entretien de la voie et des bâtiments
	d.	Personnel des travaux neufs
3^e SECTION. — TRACTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.		
62	a.	Personnel de direction et de surveillance générale du service.
	b.	Entretien et grosses réparations au matériel roulant.
	c.	Machinistes et chauffeurs.
	d.	<i>Agents divers</i> : Graisseurs, pompeurs, manœuvres, porteurs, etc.
	e.	Combustible pour la traction des convois
	f.	Graisse, eau et éclairage pour les machines
4^e SECTION. — EXPLOITATION.		
65	a.	Personnel de direction et de surveillance générale du service.
	b.	Personnel des stations, manœuvres et manutention
	c.	Éclairage, chauffage, loyers et consommations diverses des stations.
	d.	Personnel des convois
	e.	Éclairage et consommations diverses pour les convois
	f.	Camionnage
	g.	Pertes et avaries

CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 185 .			CRÉDITS ACCORDÉS pour L'EXERCICE précédent.	DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		Augmentations.	Diminutions.	

N° DES ARTICLES.	LITTEA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
5^e SECTION. — POSTES.		
64	a.	Personnel de direction et de surveillance générale du service.
	b.	Personnel des bureaux de perception et de distribution et des bureaux ambulants.
	c.	Personnel des facteurs.
	d.	Transport des dépêches { Sur le chemin de fer. En dehors du chemin de fer.
6^e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.		
65	a.	Personnel de direction et de surveillance générale du service
	b.	Personnel des bureaux télégraphiques.
	c.	Entretien des lignes et des appareils
7^e SECTION. — SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS EN EXPLOITATION.		
66	o	Personnel.
TOTAL DU CHAP. IV		
		
RÉCAPITULATION DU CHAP. IV.		
<hr style="width: 10%; margin: auto;"/>		
1 ^{re} SECTION. — Services généraux		
2 ^e — Voies et travaux.		
3 ^e — Traction et entretien du matériel.		
4 ^e — Exploitation.		
5 ^e — Postes.		
6 ^e — Télégraphes.		
7 ^e — Surveillance des chemins de fer concédés.		
TOTAUX,		

CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 185 .			CRÉDITS ACCORDÉS pour L'EXERCICE PRÉCÉDENT.	DIFFÉRENCES :		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		Augmentations.	Diminutions.	

2^e ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 17.

Modèle de compte de l'exploitation

DÉPENSES.

<p>I. <i>Dépenses à charge du budget du Département des Travaux Publics.</i></p> <p style="text-align: right;">Fr.</p> <p>Reproduction du budget et des développements</p>	
<p style="text-align: right;">TOTAL des dépenses d'exploitation. Fr.</p>	
<p>II. <i>Dépenses à charge de la dette publique.</i></p> <p>1° Intérêts au taux moyen de p. % des déficits sur les exercices antérieurs. .</p> <p>2° Intérêts payés sur les obligations et les bons du Trésor émis pour la construction des chemins de fer</p> <p>3° Sommes employées à l'amortissement</p> <p>4° Frais afférents aux emprunts et à l'amortissement.</p>	
<p style="text-align: right;">TOTAL général des dépenses.</p>	

du 1^{er} janvier au 31 décembre.

RECETTES.

Voyageurs	Fr.	
Bagages		
Marchandises. {	Grande vitesse	
	Accélérée.	
	Petite vitesse.	
Finances		
Chevaux, bestiaux et chiens		
Produits divers.		
Transport des dépêches postales par chemin de fer.		
Produit des rétrocessions		
Produit de ventes d'objets perdus, location d'herbages, buffets-restaurants, etc.		
TOTAL des recettes		
BALANCE.		
Recettes	Fr.	
Dépenses		
Bénéfice ou déficit		

3^e ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 17.

ROYAUME DE BAVIÈRE.

Budget des recettes et des dépenses, pour l'exercice 1851-52.

CHAPITRE.	PARAGRAPHE.	DÉSIGNATION DES RECETTES.	SOMMES. — FLORINS.
		1^{re} DIVISION.	
		SOMMES A PERCEVOIR SUR LES EXERCICES PRÉCÉDENTS.	»
		II^e DIVISION.	
		RECETTES POUR LE NOUVEL EXERCICE.	
I.		<i>Impositions directes.</i>	
	1	Caisse des veuves et orphelins	625
		TOTAL DU CHAP. I ^{er}	625
II.		<i>Impositions indirectes.</i>	
	1	Droits de nomination	1,250
	2	Droits de chancellerie.	425
		TOTAL DU CHAP. II.	1,575
III.		<i>Péages. — Produits du transport de :</i>	
	1	Personnes	1,575,000
	2	Bagages	77,500
	3	Équipages	22,500
	4	Bétail.	45,000
	5	Marchandises	1,665,315
	6	Articles de messageries	51,250
	7	Droits de parcours de la section de la frontière jusqu'à Hof.	21,000
		TOTAL DU CHAP. III.	5,257,565
IV.		<i>Domaines.</i>	
	1	Loyers d'habitations.	4,750
	2	Fermages de terres et de jardins	4,500
		TOTAL DU CHAP. IV.	9,250
V.		<i>Recettes diverses.</i>	
	1	Prix de vente d'objets mobiliers.	25,125
	2	Remboursements.	»
	3	Recettes imprévues	»
		TOTAL DU CHAP. V.	25,125
		— IV.	9,250
		— III.	5,257,565
		— II.	1,575
		— I.	625
		TOTAL DE LA II ^e DIVISION.	5,271,940
		— I ^{re} —	»
		TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES.	5,271,940

CHAPITRE.	PARAGRAPHE.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT	
			PARTIEL. — FLORINS.	TOTAL. — FLORINS.
		I^{re} DIVISION.		
		DÉPENSES SUR LES SOMMES RESTANTES DES EXERCICES PRÉCÉDENTS.	•	•
		II^e DIVISION.		
		DÉPENSES DU NOUVEL EXERCICE.		
I.		<i>Frais d'administration et de perception.</i>		
	1	Traitements et indemnités	•	130,000
	2	Fournitures de bureau	»	7,730
	3	Chauffage et éclairage	»	5,000
	4	Loyer de bâtiments	»	»
	5	Journaux et écrits	»	625
	6	Impressions et frais de reliure	»	13,625
	7	Ports de lettres, frais de voitures et messagers	»	125
	8	Mobiliers et menues dépenses	»	6,875
	9	Arnement et équipement	»	125
	10	Dépenses fixes	»	11,250
	11	Jetons de présence et frais de route des membres des commissions	»	3,730
	12	Frais de tournée	»	3,730
	13	Dépenses imprévues	»	»
		TOTAL DU CHAP. I ^{er}	»	202,875
II.		<i>Dépenses du service des transports et des ateliers.</i>		
	1	Traitements et indemnités	•	123,000
	2	<i>Salaires des ouvriers.</i>		
		Titre 1. Du service des transports et des stations	30,000	
		— 2. Des ateliers	100,000	
				150,000
	3	Dépenses d'entretien et de réparation des locomotives et tenders	»	23,000
	4	— — des voitures et wagons	»	15,000
	5	<i>Dépenses pour objets d'inventaires (machines et outils).</i>		
		Titre 1. Achat	10,000	
		— 2. Entretien	1,280	
				11,280
		A reporter	•••••	506,230

CHAPITRE.	PARAGRAPHE.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT	
			PARTIEL. — FLOBINS.	TOTAL. — FLOBINS.
		Report.		306,230
	6	<i>Dépenses pour matières et pièces de réserve.</i>		
		Titre 1. Combustibles.	373,000	
		— 2. Métaux	62,300	
		— 3. Bois	25,000	
		— 4. Huiles et graisses	118,750	
		— 5. Autres matières et objets de consommation	43,730	
		— 6. Pièces de réserve pour locomotives	37,300	
		— 7. — pour voitures et wagons	31,230	
		— 8. Autres pièces de réserve.	"	
				693,750
	7	Dépenses extraordinaires pour le transport des marchandises.	"	"
	8	Dépenses imprévues	"	"
		TOTAL DU CHAP. II.	"	1,000,000
III.		<i>Dépenses du service de la voie et entretien des bâtiments et des stations.</i>		
	1	Traitements et indemnités.	"	250,000
	2	Salaires des ouvriers	"	15,000
	3	<i>Dépenses pour objets d'inventaire (outils).</i>		
		Titre 1. Achat	12,300	
		— 2. Réparations	6,230	
				18,750
	4	Dépenses pour matériaux et pièces de réserve	"	373,000
	5	<i>Dépenses particulières à la route et à ses accessoires.</i>		
		Titre 1. Route et rails	223,000	
		— 2. Changements de voies.	1,230	
		— 3. Plaques tournantes	1,230	
		— 4. Passages à niveau	8,730	
		— 5. Ponts, ponceaux et viaducs	6,230	
		— 6. Signaux	2,300	
				243,000
	6	<i>Dépenses particulières aux bâtiments et stations.</i>		
		Titre 1. Bâtiments des stations	22,300	
		— 2. Maisons de gardes.	3,123	
		— 3. Aqueducs et appareils d'alimentation	1,873	
				27,500
	7	Dépenses imprévues	"	123
		TOTAL DU CHAP. III.	"	931,373

CHAPITRE.	PARAGRAPHE.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT	
			PARTIEL. — FLORINS.	TOTAL. — FLORINS.
VI.		<i>Onera realia.</i>	»	8,000
		TOTAL DU CHAP. IV	»	8,000
V.		<i>Pensions.</i>		
	1	Des fonctionnaires	»	1,440
	2	Des veuves et orphelins	»	370
	3	Secours	»	625
		TOTAL DU CHAP. V	»	2,635
VI.		<i>Autres dépenses.</i>		
	1	Pertes et avariés	»	»
	2	Non-valeurs	»	»
	3	Dépenses imprévues	»	»
		TOTAL DU CHAP. VI	»	»
		— V	»	2,635
		— IV	»	8,000
		— III	»	931,375
		— II	»	1,000,000
		— I	»	202,875
		TOTAL DE LA II ^e DIVISION	»	2,141,885
		— I ^{re} —	»	»
		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	»	2,141,885

BALANCE.

Recettes fl. 3,271,940

Dépenses 2,141,885

Restant fl. 1,130,055

N° 18.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 8 janvier 1856.

Ordre du jour : 1° *Projets de travaux à exécuter dans la station d'Anvers ;*
2° — — — *dans les ateliers de Malines ;*
3° *Conditions des contrats pour la fourniture des machines.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. COOLS, DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAELS et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

M. LE MINISTRE a transmis au comité, pour information, la réponse de la Cour des comptes à la question de savoir si le crédit alloué par la loi du 21 mai 1854, peut être affecté à la reconstruction de wagons hors de service; reconstruction à laquelle on procéderait en retirant des voitures démolies, toutes les pièces encore susceptibles d'usage et en les faisant servir, conjointement avec les matériaux acquis sur le crédit de 9 millions.

La Cour est d'avis qu'il n'y a lieu de considérer comme *entretien* ordinaire que les réparations ordinaires et de tous les jours, mais qu'une mise *intégralement* à neuf peut être assimilée à un renouvellement et par conséquent être imputée sur les dépenses de construction.

Cette réponse est prise pour notification par le sous-comité qui réglera en conséquence la répartition du crédit de 9 millions.

M. le Ministre a également transmis au comité, pour examen et avis, un rapport de M. le directeur général Masui, accompagnant :

1° Une offre de M. Zaman tendante à fournir au Gouvernement, au prix de 30,000 francs et aux conditions imposées aux autres constructeurs, deux locomotives à six roues accouplées, lesquelles seraient livrées respectivement dans un délai de huit et dix mois ;

2° Les réponses des établissements de Seraing, de Saint-Léonard et de Couillet, à la demande de l'administration s'ils pourraient fournir, avant le 30 juin prochain, deux locomotives à six roues accouplées semblables à celles qui leur sont déjà commandées.

Ces réponses sont toutes négatives ; cependant les établissements de Seraing et de Saint-Léonard offrent de fournir, dans le délai indiqué, des machines d'un modèle différent.

L'établissement de Seraing offre notamment de fournir immédiatement deux machines à cylindres extérieurs de 16 pouces anglais de diamètre avec course de piston de 22 pouces. Ces machines sont montées sur six roues, dont quatre roues motrices accouplées, de 5 pieds 6 pouces de diamètre et deux porteuses de 3 pieds 6 pouces de diamètre. Les chaudières ont une longueur de 12 pieds 6 pouces à la partie cylindrique; elles contiennent 155 tubes de 0^m,08 de diamètre. Le prix de ces machines avec leurs tenders, d'une contenance de 5,000 litres, serait de 70,000 francs, chacune.

L'établissement de Saint-Léonard offre, de son côté, de fournir avant le 30 juin prochain, deux locomotives à six roues dont quatre accouplées de 5 pieds de diamètre, et deux de support, de 3 pieds de diamètre, avec cylindres de 16 pouces de diamètre et 22 pouces de course; 176 tubes en laiton de 1 pouce ³/₄ de diamètre.

La fourniture de ces deux locomotives serait faite au prix de 50,000 francs chacune.

M. le directeur général Masui propose, d'écrire au directeur de l'établissement de Seraing, que l'administration serait disposée à prendre les deux machines dont il s'agit, à la condition que leur prix serait ramené à un taux raisonnable et que la fourniture en aurait lieu immédiatement;

D'accepter les deux machines offertes par l'établissement de Saint-Léonard à la condition que la livraison puisse en être faite dans un très-court délai;

Et d'accepter également les offres de M. Zaman.

Sur la proposition de M. le Président, le sous-comité, vu l'urgence, décide qu'il mettra cet objet immédiatement en délibération.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP communique au sous-comité, les réponses qu'il a reçues de plusieurs industriels anglais, auxquels il a demandé s'ils pourraient fournir des machines locomotives, au Gouvernement belge, et quelles seraient le cas échéant, les conditions de ces fournitures.

Il résulte de ces réponses qu'on pourrait obtenir en Angleterre, des machines d'une grande puissance, aux prix de 2,550 livres sterling, y compris le tender d'une contenance de 1,000 gallons.

M. de Brouwer de Hogendorp déclare ignorer si ce prix comprend la commission de 5 p. %, ordinairement accordée par les industriels anglais, et il fait observer que, dans l'affirmative, il y aurait lieu de l'en déduire.

L'honorable membre ajoute que si de ce prix de 2,550 livres ou 63,750 francs, on déduit la valeur du tender, estimée à 10,000 francs, il restera 53,750 francs pour le prix de la machine proprement dite, livrée à bord; et enfin que si l'on y joint le fret d'Angleterre à Anvers, l'assurance et le déchargement, on arrivera, pour le coût de la machine fournie en Belgique, au chiffre d'environ 55,000 fr.

M. de Brouwer de Hogendorp considère ce prix comme étant avantageux, mais il fait remarquer que l'on ne pourrait pas convenablement commander des machines par correspondance, et qu'il serait désirable que plusieurs membres du comité se rendissent en Angleterre, accompagnés de M. le directeur général Masui, à l'effet d'examiner les machines les plus perfectionnées qui y sont en usage et de formuler ensuite des propositions relativement aux commandes à faire dans ce pays.

M. de Brouwer de Hogendorp s'occupant après cela des offres de l'établisse-

ment de Seraing, fait voir que le prix des machines anglaises est plus avantageux que celui demandé par cet établissement ; mais que cependant, ayant égard à l'urgence, il serait d'avis d'accepter les machines dont il s'agit s'il était prouvé qu'elles conviennent, sous tous les rapports, au service auquel elles sont destinées.

L'honorable membre voudrait donc que M. le directeur général examinât,

Si ces machines sont construites en bons matériaux ;

Si leurs forme et dimensions sont convenables, si elles sont parfaitement balancées et équilibrées, si l'écartement des essieux extrêmes est suffisant.

M. SPITAELS trouve que le prix demandé par l'établissement de Seraing est trop élevé ; il est de 8,000 francs supérieur à celui auquel cet établissement a contracté pour des machines plus puissantes et qui seront construites dans de meilleures conditions. L'honorable membre pense que ce serait payer trop cher l'avantage d'obtenir ces machines immédiatement.

Une discussion, à laquelle tous les membres prennent part, s'engage sur le prix des machines, leur puissance, les moyens de la constater et notamment sur l'usure rapide de certaines locomotives.

M. QUOILIN fait observer que puisqu'il est question que plusieurs membres du comité se rendront en Angleterre, il serait préférable que ce voyage eût lieu immédiatement, pour que le sous-comité fût mis à même d'émettre ainsi un avis en connaissance de cause sur les propositions qui lui sont soumises.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que la décision à prendre à cet égard dépend de l'urgence plus ou moins grande d'augmenter immédiatement le nombre des machines, et il demande à M. Masui de s'expliquer à cet égard.

M. MASUI répond que toutes les commandes que l'administration comptait faire, quant à présent, sont faites, mais que le sous-comité ne doit pas perdre de vue qu'ensuite des marchés conclus, les premières fournitures de machines ne pourront avoir lieu que vers le mois de septembre prochain ; qu'il espère bien atteindre cette époque sans encombre, mais qu'il ne voudrait pas affirmer cependant qu'il ne se présentera pas des circonstances où le service pourrait être entravé, et que l'administration ne sera pas dans le cas de regretter de n'avoir pas un plus grand nombre de machines à sa disposition.

Ces explications données, M. le Président met aux voix une proposition de M. Quoilin libellée dans les termes suivants :

« Le sous-comité décide qu'avant d'émettre un avis sur les propositions relatives aux machines à commander, plusieurs membres, accompagnés de M. le directeur général Masui, se rendront en Angleterre, à l'effet d'examiner les machines les plus perfectionnées en usage dans ce pays. »

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT dit qu'il conviendrait que le sous-comité désignât les membres qui se rendront en Angleterre en faisant remarquer qu'il serait désirable que le sous-comité d'exploitation prit part à ce voyage.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP est de la même opinion, d'autant plus que le sous-comité d'exploitation a déjà décidé qu'un certain nombre de ses membres se rendraient en Angleterre.

L'assemblée émet l'avis que la commission qui se rendra en Angleterre pourrait être composée comme suit :

MM. de Lannoy, de Man d'Attenrode et Tesch, présidents des trois sous-comités.

MM de Brouwer de Hogendorp, Masui et Spitaels.

M. LE PRÉSIDENT engage M. de Man d'Attenrode à faire part de cette délibération au sous-comité d'exploitation dans sa prochaine séance.

M. QUOILIN demande ensuite si les membres qui se rendront en Angleterre, pourront, étant sur les lieux, commander des machines.

M. MASUI répond qu'il priera M. le Ministre de lui donner les pouvoirs de contracter, le cas échéant, des marchés en Angleterre.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a transmis au comité, pour examen et avis :

1° Un dossier relatif au passage à niveau, du chemin de fer du Bas-Flénu et du chemin de fer de l'État ;

M. MASUI expose, en quelques mots, la question soumise à l'examen du sous-comité.

Ce dossier sera transmis, en communication, à tous les membres du sous-comité.

2° Un plan de la station de Gand ;

3° Un plan de la station de Braine-le-Comte.

Ces projets seront déposés à l'inspection des membres du comité, à la station du Nord, dans la salle à ce destinée.

M. MASUI dépose les plans des travaux à exécuter à l'arsenal de Malines, ainsi que les renseignements relatifs à l'outillage des ateliers, réclamés par le sous-comité dans sa dernière séance.

M. DE MAN D'ATTENRODE demande, avant que l'assemblée aborde son ordre du jour, à pouvoir adresser une interpellation à M. Masui au sujet du déplacement de la station du Midi, à Bruxelles.

M. MASUI donne à cet égard les explications demandées.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, de son côté, désire obtenir quelques renseignements sur l'exécution des marchés pour la fourniture du coke. Il signale les inconvénients attachés au système consistant à faire fournir le coke par l'industrie privée. L'honorable membre montre au sous-comité un échantillon de coke mal fabriqué, pris dans un dépôt de la station du Nord. Il émet l'avis que l'administration devrait fabriquer son coke elle-même.

M. MASUI déclare qu'il a toujours partagé et défendu cette manière de voir.

Sur l'observation de M. le Président que les questions qui se rattachent au combustible feront l'objet d'une discussion spéciale et de propositions de la part du sous-comité, cet incident n'a pas de suite.

L'heure étant trop avancée pour que le sous-comité aborde son ordre du jour, l'assemblée décide que les objets qui y figurent seront remis à l'ordre du jour de sa prochaine séance.

Le sous-comité décide ensuite qu'il se rendra lundi, 15 janvier courant, à 11 heures du matin, à Malines et à Anvers, à l'effet d'examiner sur les lieux, les projets soumis à son examen.

La séance est levée à 1 heure 1/2.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 19.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance de 10 janvier 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs du chemin de fer.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN, SPITABELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Avant d'aborder l'ordre du jour, M. le président appelle l'attention du sous-comité sur l'emploi de briquettes dans les locomotives qui, d'après des personnes compétentes, serait fort nuisible à la conservation des machines. M. le président prie M. Masui de vouloir donner des explications sur cette question et demande que, dans l'affirmative, on interdise complètement l'usage de ce combustible.

M. MASUI, entrant à cet égard dans quelques détails, indique les avantages et les inconvénients attribués jusqu'à présent à l'usage des briquettes ; il déclare qu'une commission est, en ce moment, chargée d'examiner s'il convient, oui ou non, de continuer à les employer.

Plusieurs membres présentent également des observations sur les effets nuisibles produits par les briquettes ; sur la mauvaise qualité du coke fourni à l'administration des chemins de fer et sur les moyens d'y remédier ; et enfin sur la question de savoir s'il est préférable, sous tous les rapports, que l'administration fabrique elle-même le coke qu'elle emploie plutôt que de le faire fournir par l'industrie privée.

Sur la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, le sous-comité demande que l'administration produise le dossier relatif à l'emploi des briquettes.

M. MASUI déposera ce dossier dans la séance de demain.

Le sous-comité émet ensuite le vœu que les cahiers des charges relatifs à la fourniture du coke soient rigoureusement observés.

Enfin, sur la proposition de M. Tesch, l'assemblée demande que l'administration fournisse sur la question de l'achat et de la fabrication du coke, un travail complet coordonnant et combinant entre eux tous les éléments de la question.

Cet incident étant terminé, l'assemblée aborde son ordre du jour.

Sur la demande de M. le président, M. Tesch rend compte du travail qu'il a rédigé, d'accord avec M. de Brouwer de Hogendorp, ensuite de la décision du sous-comité qui les a chargés de préparer un chapitre nouveau du projet d'organisation indiquant les attributions du comité consultatif.

L'honorable membre expose que dans le système admis par M. de Brouwer de Hogendorp et lui, le comité consultatif serait placé en tête de l'organisation, quoique ne faisant pas partie de l'administration ; que le Ministre pourrait consulter ce comité sur toutes les affaires qu'il jugerait convenable de soumettre à son examen ; mais qu'il devrait nécessairement prendre son avis sur tous les objets spécifiés dans l'arrêté organique.

Ces dispositions feraient l'objet de trois articles dont il est donné lecture ⁽¹⁾.

Les art. 8 à 16 du projet seraient supprimés comme rentrant dans le règlement d'ordre intérieur du comité.

M. TESCH ajoute qu'avant de soumettre ces propositions au sous-comité, M. de Brouwer de Hogendorp et lui ont jugé utile de se concerter à cet égard avec M. le Ministre et qu'ils se sont assurés de son assentiment.

M. QUOILIN déclare que, dans son opinion, le projet d'arrêté d'organisation est incomplet. Qu'organiser une administration, c'est diviser les services en grandes catégories ; créer les grades et emplois ; déterminer le nombre d'employés de chaque grade ; fixer les traitements ; définir les attributions ; arrêter les règles à suivre pour les nominations, avancements, punitions, etc. ; que le projet soumis au sous-comité ne satisfait qu'à une faible partie de ces conditions. Dans l'opinion de l'honorable membre, il est nécessaire de combler ces lacunes.

MM. DE BROUWER DE HOGENDORP et SPITAELS font remarquer que le travail soumis à l'examen du comité n'est qu'une partie du projet de réorganisation, qui devra être complétée par les dispositions que renferme le projet de règlement ; ils expliquent par quelles circonstances le travail primitif comprenant deux parties, a été scindé.

M. QUOILIN déclare ne pas insister ; il se borne à constater que tous les membres reconnaissent que le projet en discussion est incomplet et qu'il sera nécessaire de le compléter par les dispositions que renferme le projet de règlement ou la deuxième partie du projet primitif.

M. MASUI demande s'il est bien entendu que la direction générale et les services extérieurs formeront une seule et même administration ; il dit que s'il en était autrement, il lui serait impossible de se rallier au projet en délibération.

Il résulte de la discussion qui s'engage à ce sujet, que la manière de voir de M. Masui est partagée par le sous-comité.

L'assemblée passe à la discussion des articles du projet d'organisation ⁽²⁾.

(1) Ces articles sont les suivants :

ART. 5 *nouveau* (remplaçant les art. 4 et 5 du projet).

Le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, institué par notre arrêté du 28 octobre 1854, est maintenu.

ART. 5 (6 *du projet modifié*).

Le comité consultatif donne son avis sur toutes les affaires que le Ministre juge à propos de lui soumettre.

ART. 6 (7 *du projet modifié*).

Le comité consultatif est entendu sur :

1° (Le reste comme au projet.)

(2) Voir l'annexe, p. 92.

Le considérant est adopté.

L'art. 1^{er} est également adopté.

Art. 2. Les mots : *appartenant à*, sont remplacés par le mot : *de*.

Sur la proposition de M. de Lannoy, on ajoute à l'art 2, le mot : *étrangers*, après le mot : *gouvernements*.

En ce qui concerne la disposition de l'art. 2, attribuant la surveillance et la police des chemins de fer exploités par des compagnies, à l'administration des chemins de fer de l'État, M. Tesch fait observer que le sous-comité du contentieux est saisi d'un règlement sur les chemins de fer concédés ; mais que pour sa part, il a des doutes sérieux sur la question de savoir si le Gouvernement peut décréter un règlement sur la police des lignes concédées par arrêté royal. Dans son opinion, un pareil règlement ne pourrait être rendu applicable aux chemins de fer concédés depuis 1848, c'est-à-dire en vertu d'une loi, qu'ensuite d'une disposition législative.

L'honorable membre ne voit cependant pas d'inconvénient au maintien de cette partie de l'art. 2, telle qu'elle est rédigée, mais il pense qu'il importe que le projet d'arrêté en discussion ne soit soumis à la sanction royale que lorsqu'une loi aura été portée à cet égard. Il déclare qu'il soumettra incessamment une proposition sur cet objet au sous-comité du contentieux.

M. TESCH propose ensuite d'ajouter le mot : *usage* après le mot : *police*.

Dans son opinion, l'usage que fait une Compagnie du chemin de fer qui lui est concédé, doit être également surveillé. L'administration doit avoir le droit d'examiner, par exemple, si les Compagnies ont un matériel en rapport avec les besoins des transports.

Cette proposition est admise par le sous-comité et l'art. 2 ainsi modifié est adopté.

L'art. 3 nouveau, proposé par MM. de Brouwer de Hogendorp et Tesch, conçu comme suit est adopté :

Le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, institué par notre arrêté du 28 octobre 1854, est maintenu.

M. QUOILIN fait remarquer que, puisqu'il est admis que le comité sera placé en dehors de l'administration, il serait préférable que l'art. 3 qui maintient ce comité, précède les art. 1 et 2 relatifs à la réorganisation de l'administration.

Il propose, en conséquence, de faire de l'art. 3 l'art. 1^{er}, et des art. 1 et 2 du projet, respectivement les art. 2 et 3.

Cette proposition est adoptée.

L'art. 3 du projet (4 nouveau) est admis avec la suppression des mots : *un conseil supérieur* et la réserve qu'on y indiquera ultérieurement les directions spéciales d'exécution.

Les art. 4 et 5 du projet sont supprimés.

L'art. 6 est adopté avec la substitution des mots : *comité consultatif* aux mots : *conseil supérieur*.

Art. 7.

MM. DE BROUWER DE HOGENDORP et TESCH proposent de rédiger le § 1^{er} de cet article comme suit :

Le comité consultatif est entendu sur :

Adopté.

Le 2° est scindé sur la proposition de M. Quoilin et formera les 2° et 3° ; le 3° commencera par les mots : « Les projets de conventions postales. »

Les mots : *et télégraphes* sont ajoutés à la suite du 3° formant le 6° (*nouveau*).

L'art. 7, ainsi modifié, est adopté.

Les art. 8 à 16 inclusivement sont supprimés.

Les art. 17 et 18 sont adoptés.

L'art. 19 est adopté avec la substitution du mot : *objet* au mot : *affaires*, employé pour la seconde fois.

L'art. 20 est adopté avec la substitution des mots : *comité consultatif* aux mots : *conseil supérieur*.

L'art. 21 est adopté avec la substitution des mots : *l'exécution des travaux et les dépenses*, à ceux : *tous projets de travaux et dépenses*.

L'art. 22 est tenu en suspens.

L'art. 23 est adopté.

L'art. 24 est supprimé.

Une discussion s'engage sur les intitulés des chap. II et III ; ils sont tenus en suspens.

L'art. 25 est adopté avec la suppression du mot : *ou*.

Les art. 26 et 27 sont adoptés.

Art. 28.

Les mots : *la répartition de et : lorsque l'intérêt du service l'exige* sont supprimés ;

Le mot : *conseil* est remplacé par les mots : *comité consultatif*.

L'art. ainsi modifié est adopté.

Le comité arrivant à la discussion de la première section qui traite du service d'inspection, plusieurs membres présentent des observations sur la manière dont ils entendent l'organisation de ce service. Les uns pensent que ce service doit être permanent ; les autres émettent l'opinion qu'il ne doit exister qu'en vertu d'une délégation spéciale et provisoire. A la suite de ces observations, l'intitulé de cette section est tenu en suspens.

Art. 29. La dénomination de *inspecteurs d'administration*, est tenue en suspens.

Au 1°, la conjonction : *ou* est remplacée par : *et*.

L'ensemble de l'article est provisoirement adopté.

Les art. 30 et 31 sont adoptés.

Le sous-comité renvoie la suite de la discussion à la prochaine séance.

M. le directeur général Masui communique :

1° Un dossier indiquant les prix des charges incomplètes au chemin de fer du Nord, en France, et au chemin de fer de Minden, comparés aux prix proposés par le projet d'arrêté royal tendant à modifier le tarif des transports des marchandises.

2° Un ordre de service pour l'organisation du service de chef de districts sur le chemin de fer de l'État.

La séance est levée à 2 heures 1/4.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP

Le Président,
BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 20.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.**Procès-verbal de la séance du 11 janvier 1855.**

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs du chemin de fer.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. le Ministre communique au comité, pour avis, un rapport de M. le directeur général Masui proposant de confier au chef d'atelier Walschaerts, la construction d'une machine à marchandises, dont cet agent a fait le projet.

D'après cette proposition, toutes les pièces principales de la locomotive, telles que les roues, essieux, chaudière, foyer, ressorts, etc., seraient fournies par l'industrie privée, en sorte que le travail à effectuer à l'atelier de la station du Midi, se bornerait au montage et à l'assemblage de ces pièces.

Le sous-comité émet un avis favorable à cette proposition.

M. MASUI donne quelques explications au sujet du morceau de coke apporté par M. de Brouwer de Hogendorp à une séance précédente du comité des travaux et constructions. Il rapporte que l'incinération d'une partie de ce coke a laissé environ 7 p. % de son poids de cendres ; en sorte qu'aux termes du cahier des charges, la fourniture à laquelle appartiendrait cet échantillon ne serait passible que d'une réduction de fr. 0-25 par tonne.

Quelques observations sont échangées sur cet objet, entre plusieurs membres du sous-comité.

Cet incident n'a pas de suite.

M. le directeur général MASUI dépose trois dossiers relatifs à l'usage de briquettes dans les machines.

M. DE LANNOY pense que quand les affaires soumises au comité comportent l'examen de dossiers volumineux, il serait préférable, au lieu de faire circuler ces documents, de charger un membre de les examiner et de présenter à l'assemblée un rapport qui servirait de base à la discussion.

M. de Lannoy propose au sous-comité de suivre cette marche à l'avenir.

Cette proposition est adoptée.

La discussion du projet de réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, est reprise (1).

Le sous-comité s'occupe d'abord de l'art. 22 dont l'examen a été réservé dans la séance précédente.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait remarquer que le premier paragraphe est inutile. Ce paragraphe est supprimé.

M. DE LANNOY propose de faire du deuxième paragraphe de cet article, le troisième de l'art. 20, sauf à en modifier la rédaction.

Cette proposition est adoptée ; en conséquence, l'art. 22 est supprimé.

M. TESCH propose de rédiger le troisième paragraphe de l'art. 20 comme suit :

Les virements de ces crédits ne peuvent avoir lieu qu'avec l'approbation du Ministre, le comité consultatif entendu.

Cette rédaction est adoptée.

Art. 29.

M. TESCH rappelle que le sous-comité n'a admis que provisoirement le titre d'*inspecteur*.

Dans l'opinion de l'honorable membre, on pourrait conserver cette dénomination, mais il conviendrait de modifier la rédaction des art. 29 et 30. Il propose de faire du paragraphe unique de l'art. 30, le deuxième paragraphe de l'art. 29 et de former l'art. 30 du deuxième paragraphe de l'art. 29.

Cette proposition est adoptée avec les changements suivants dans la rédaction.

Deuxième paragraphe nouveau de l'art. 29.

Les mots : *peuvent être* sont remplacés par : *sont*.

Après les mots : *directeur général*, il est ajouté : *quand il le juge nécessaire*.

Art. 30 (deuxième paragraphe de l'art. 29 du projet).

Les mots : *ils ont* sont remplacés par : *ces fonctionnaires ont en outre*.

Au 1°, la conjonction : *ou* est remplacée par : *et*.

Art. 31.

Le pronom : *ils* est remplacé par les mots : *les inspecteurs*.

Art. 32.

Sur la proposition de M. Quoilin, cet article est rédigé de la manière suivante :

Un secrétaire de l'administration surveille, sous les ordres du directeur général, le travail mentionné à l'art. (2 ancien).

A l'art. 33, les mots : *par le Ministre* sont ajoutés après le mot : *délégué*.

L'art. 34 est adopté.

Art. 35.

Le sous-comité décide que le paragraphe unique de cet article formera le deuxième paragraphe de l'art. 32.

Les art. 36 et 37 sont adoptés.

Art. 38.

M. QUOILIN propose de remplacer : *lorsque* par : *si* et : *croira* par : *croit*.

M. TESCH propose la suppression des mots : *pour être soumis au conseil*.

Ces modifications sont adoptées.

En outre, le mot : *conseil* est remplacé par : *comité consultatif*.

(1) Voir l'annexe, p. 92.

M. QUOILIN fait remarquer qu'il convient que toutes les attributions du comité consultatif soient définies par l'art. 7 (ancien) du projet ; qu'il est donc nécessaire de compléter cet article, s'il ne prévoit pas que le comité sera entendu sur certaines questions concernant le contrôle, dont s'occupe l'art. 38, et qu'il sera dès lors superflu de le stipuler de nouveau par ce dernier article.

Une discussion s'engage sur l'utilité de soumettre au comité les cas où le chef du contrôle croira devoir refuser son visa.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP explique que dans le projet primitif, le conseil supérieur devait être un véritable conseil d'administration ; que dans cette hypothèse les dispositions de l'art. 38 se justifiaient très-bien, mais que les attributions du comité étant entièrement modifiées, il n'aperçoit plus le but et l'utilité de cet article.

M. MASUI pense qu'il est utile que le comité soit tenu au courant de ce qui se passe au contrôle.

M. LE PRÉSIDENT ajoute que cela est d'autant plus nécessaire que les Chambres ont à plusieurs reprises réclamé un projet de loi pour l'organisation d'un contrôle des chemins de fer au Département des Finances ; il fait remarquer que le seul moyen de rendre ce contrôle spécial inutile est de soumettre au comité les affaires relatives à la gestion financière du chemin de fer.

A la suite de cette discussion le principe de l'art. 38 est voté. On en modifiera ultérieurement, s'il y a lieu, la rédaction, quand après la discussion des articles du projet d'organisation, le sous-comité en fera un travail d'ensemble.

Art. 39.

M. QUOILIN fait remarquer que cet art. 39 définit une partie des attributions du contrôle et que par conséquent il serait préférable de le fonder avec l'art. 27 (ancien) qui s'occupe de ces attributions.

Cette proposition est adoptée en principe ; il y aura lieu de modifier en conséquence la rédaction de l'art. 27.

Art. 40.

Cet article est adopté avec la transposition des mots : *responsables et comptables*.

Art. 41.

M. MASUI fait remarquer que si les dispositions de cet article s'appliquent aux délivrances à faire par l'arsenal, elles pourront donner lieu à des difficultés dans la pratique.

Après une longue discussion sur la marche actuellement suivie au chemin de fer de l'État comparée à celle admise dans la plupart des chemins de fer étrangers et les grands établissements industriels du pays, l'art. 41 est admis avec les modifications suivantes :

Les mots : *par le chef de contrôle*, sont supprimés.

Il est ajouté à l'article un second paragraphe conçu comme suit :

Chaque délivrance est immédiatement portée à la connaissance du chef du contrôle.

Art. 42.

Sur la proposition de M. Quoilin, les mots : *aussi souvent que, etc... sont délégués pour* sont remplacés par :

Les contrôleurs et vérificateurs de la section du contrôle peuvent être délégués par le directeur général ou le chef du contrôle pour.

L'article ainsi modifié est adopté.

L'art. 43 est également adopté.

Art. 44.

Une discussion s'engage sur la dénomination de *chef de service*; on propose de la remplacer par *directeur spécial* et de rédiger l'article de la manière suivante :

Chaque branche de service est confiée à un directeur spécial.

Cette rédaction est provisoirement admise.

Art. 45.

Les mots : *chefs de service* sont remplacés par ceux : *directeurs spéciaux* ;

Le mot : *immédiate* est ajouté après : *autorité*.

L'article ainsi modifié est adopté.

L'art. 46 est tenu en suspens.

Art. 47.

Les mots : *ils sont tenus de s'assurer*, sont remplacés par ceux : *ils s'assurent*.

Le pronom : *ils* est ajouté avant le verbe : *entendent*.

L'article ainsi modifié est adopté.

L'art. 48 est également adopté.

L'art. 49 est admis avec la substitution des mots : *directeur spécial* à : *chef de service* et : *prend* à : *prendrait*.

L'art. 50 stipulant que les chefs de service sont personnellement responsables de toutes les dépenses, en dehors des allocations ou contraires au règlement, est supprimé avec la réserve que cet article fera l'objet d'une disposition réglementaire.

L'art. 51 est adopté avec la substitution du verbe : *remettent* à celui : *présentent*.

Art. 52.

Les mots : *des propositions concernant l'avancement en grade et en traitement*, sont remplacés par : *les propositions pour l'avancement*.

Les mots : *ainsi que pour* sont remplacés par : *et*.

L'article ainsi modifié est adopté.

L'art. 53 est admis avec la substitution du mot : *employé* à : *affecté*, et : *à son service* à : *au service*.

Les art. 54, 55 et 56 sont adoptés.

Art. 57.

Le conditionnel : *omettraient* est remplacé par le présent : *omettent*.

Le mot *matières* : est supprimé.

Art. 58.

Les mots : *chef de service plus spécialement en cause* sont remplacés par ceux : *directeur que la chose concerne plus spécialement*, et ceux : *les chefs de service prendraient* par : *les directeurs prennent*.

Art. 59.

Les mots : *en général* sont supprimés. La première phrase est terminée au mot : *rebuts*. La seconde commencera par le pronom *ils* ajouté avant les mots : *en communiquent*.

Les mots : *plainte, réclamation et aurait* employés dans les deux dernières lignes sont mis au pluriel.

L'art. 60 est adopté.

L'art. 61 est également adopté avec la substitution de *dans* à *sur*.

Art. 62.

Ne peut pas être est remplacé par : *ne peut être*, la conjonction *et* est ajoutée avant les mots : *s'il s'agit*.

L'art. 63 est supprimé.

Art. 64.

Les mots : *tous les six mois* sont remplacés par ceux : *tous les ans*. Les mots : *et au conseil supérieur* sont supprimés.

L'art. 65 est supprimé.

La discussion de la première partie du projet d'organisation étant terminée, le sous-comité décide qu'il s'occupera de la seconde partie dans ses prochaines séances qui sont fixées au mercredi et jeudi 17 et 18 janvier courant, à 11 heures du matin.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que dans sa dernière séance, le sous-comité des travaux et constructions a décidé qu'un certain nombre de ses membres se rendraient incessamment en Angleterre à l'effet d'examiner les machines les plus perfectionnées en usage dans ce pays.

Avant de se séparer, le sous-comité charge M. Spitaels d'examiner la question de l'emploi des briquettes et M. Élias celle concernant les prix du transport des charges incomplètes par chemin de fer.

La séance est levée à 2 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

B^{ON} DE MAN D'ATTENRODE.

ANNEXE
AUX PROCÈS-VERBAUX N° 19 ET 20.

Organisation de l'administration.

AVANT-PROJET (1^{re} partie).

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir salut.

Considérant que l'exploitation des chemins de fer, postes et télégraphes, constitue un ensemble d'opérations commerciales et industrielles, et qu'à ce point de

vue, il est indispensable d'y introduire un élément de stabilité et de lui donner des moyens d'action énergiques et dégagés de toute entrave inutile ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics et de l'avis conforme du conseil consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

TITRE PREMIER.

ORGANISATION GÉNÉRALE.

ART. 1^{er}. L'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, est réorganisée d'après les bases suivantes :

ART. 2. Les attributions générales de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, sont :

L'administration des chemins de fer appartenant à l'État ; — leur exploitation technique et commerciale ; — l'entretien, l'amélioration et l'achèvement des routes, voies et ouvrages de toute nature et bâtiments ; — le matériel en général ; — les approvisionnements et les magasins ; — l'administration et l'exploitation des postes et des télégraphes ; — la conclusion et l'exécution des conventions concernant les chemins de fer, les télégraphes et les postes avec les Gouvernements et les compagnies ; — les travaux de raccordement des chemins de fer concédés avec les lignes de l'État, ainsi que les travaux à exécuter aux frais des concessionnaires, à la voie et aux stations de l'État ; — la surveillance des chemins de fer exploités par les compagnies ; la police des chemins de fer en général.

ART. 3. L'administration comprend :

Un conseil supérieur ;

Une direction générale ;

Des directions spéciales d'exécution.

CHAPITRE PREMIER.

DU CONSEIL SUPÉRIEUR.

ART. 4. Le conseil supérieur est composé d'un président et de six membres.

ART. 5. Les membres du conseil supérieur sont nommés par nous sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics. Le conseil élit dans son sein un président.

Tous les deux ans une partie du conseil est renouvelée. Les membres sortants peuvent être renommés. Trois membres sortiront à l'expiration des deux premières années. Ils seront désignés par le sort. Les quatre membres restants sortiront à l'expiration de la quatrième année et ainsi de suite.

Le membre nommé en remplacement d'un membre décédé ou démissionnaire achève le mandat de ce dernier.

ART. 6. Le conseil supérieur donne son avis sur toutes les affaires que le Ministre juge à propos de lui soumettre.

ART. 7. Sont soumis à la délibération du conseil supérieur :

1° Les projets de règlements et d'instructions générales de service et de police ;

2° Les projets de conventions avec les chemins de fer étrangers ou concédés et autres entreprises de transport par terre ou par eau ; les projets de conventions postales et télégraphiques ;

3° Les projets de modification des tarifs et des taxes ;

4° La fixation des heures de départ et d'arrivée des convois ;

5° La création et la suppression de stations, haltes et bureaux de poste ;

6° L'établissement de service d'affluents ;

7° Les projets de budget et de crédits spéciaux ;

8° La répartition détaillée des crédits législatifs ;

9° Les projets de travaux de construction ainsi que l'acquisition de matériel neuf lorsque la dépense excédera 10,000 francs ;

10° Les cahiers des charges, les contrats et les marchés, lorsque la dépense excédera 10,000 francs ;

11° Les dispositions organiques en matière de personnel et d'attributions ;

12° Les affaires contentieuses ;

13° Toutes les questions de principes.

ART. 8. Le conseil supérieur, lorsqu'il le juge opportun, peut déléguer un ou plusieurs de ses membres pour procéder à l'inspection des services.

ART. 9. Il soumet au Ministre toute proposition que lui dicte son initiative.

ART. 10. Le conseil supérieur délibère sans retard, sur toutes les affaires à l'égard desquelles il est consulté par le Ministre.

ART. 11. Si le Ministre, en renvoyant une affaire au conseil supérieur, demande qu'elle soit examinée d'urgence, le conseil lui transmettra le résultat de sa délibération dans les trois jours, au plus tard, de la réception des pièces au secrétariat.

Faute par le conseil de transmettre son avis dans le délai fixé ci-dessus, le Ministre statue sans attendre cet avis.

ART. 12. Le directeur général assiste aux réunions du conseil supérieur ; il est entendu sur les affaires en délibération et peut demander l'insertion de ses observations au procès-verbal.

ART. 13. Le conseil supérieur ne peut délibérer que si quatre au moins de ses membres sont présents.

En cas de partage de voix, celle du président est prépondérante.

ART. 14. Tout membre du conseil supérieur qui manquerait à cinq séances consécutives, sans excuse légitime ou empêchement admis par le conseil, est considéré comme démissionnaire.

ART. 15. Il y a auprès du conseil supérieur des transports un secrétaire pris dans l'administration.

ART. 16. Les fonctions de membre du conseil sont gratuites. Toutefois, il pourra leur être alloué des jetons de présence et des frais de voyage.

CHAPITRE II.

DU DIRECTEUR GÉNÉRAL.

ART. 17. L'administration est dirigée, sous l'autorité immédiate du Ministre, par un directeur général.

ART. 18. Le directeur général travaille directement avec le Ministre et lui soumet, sans intermédiaire, tous projets, propositions et pièces de service.

ART. 19. Pour faciliter l'expédition des affaires, le Ministre peut déléguer au directeur général le pouvoir de statuer sur les affaires qu'il détermine.

ART. 20. Chaque année, avant l'ouverture de l'exercice, le directeur général dresse le projet de répartition détaillée des crédits alloués au budget.

Cette répartition est soumise à la délibération du conseil supérieur et arrêtée définitivement par le Ministre.

ART. 21. Le directeur général autorise, dans les limites de la répartition des crédits, ainsi arrêtée, tous projets de travaux et dépenses autres que ceux qui, conformément à l'art. 7, doivent être soumis à l'examen spécial du conseil supérieur.

ART. 22. Le directeur général ne peut autoriser aucune dépense au delà des crédits alloués à chaque article de la sous-répartition du budget, arrêtée par le Ministre.

Les virements de crédits doivent être délibérés par le conseil supérieur, et approuvés par le Ministre.

ART. 23. Toutes dépêches ou lettres de service qui ne concernent pas les affaires que le Ministre se réserve, doivent être adressées au directeur général.

ART. 24. En cas d'absence ou d'empêchement du directeur général, le Ministre pourvoit à son remplacement.

CHAPITRE III.

DE L'ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 25. L'administration centrale comprend outre un service d'inspection :

Un service général,
Un service de contrôle.

ART. 26. Les attributions principales du service général sont :

L'indicateur général ; — le classement et l'analyse des dossiers ; — les archives ; — la bibliothèque ; — l'expédition ; — le contrôle du personnel ; — la caisse de retraite et de secours des ouvriers ; — la masse d'habillement ; — la liquidation des dépenses ; — la comptabilité centrale ; — le contentieux ; — les affaires générales.

ART. 27. Les attributions principales du service de contrôle sont :

Le contrôle du service des coupons et du timbre en général ; — la vérification des taxes ; — la vérification des comptes des recettes ; — la vérification des caisses ; — les versements ; — l'appréciation des encaisses ; — les comptes de clerc à maître ; — les décomptes internationaux et mixtes ; — les rebuts et les non-valeurs — la récapitulation des états du mouvement et des recettes ; — la vérification de

toutes les pièces de dépenses ; — la vérification des procès-verbaux et des états de réception des valeurs matérielles ; — le contrôle des magasins et des dépôts ; — la vérification des inventaires du matériel en service ; — la vérification des comptes-matières.

ART. 28. Le Ministre peut modifier la répartition de ces attributions, le conseil entendu, lorsque l'intérêt du service l'exige.

PREMIÈRE SECTION.

DU SERVICE D'INSPECTION.

ART. 29. Des inspecteurs d'administration sont attachés à l'administration centrale.

Ils ont pour mission principale de seconder le directeur général,

1° Dans l'examen ou la rédaction des projets de lois, conventions, tarifs, arrêtés de principe, règlements et instructions ;

2° Dans l'étude des grandes questions techniques, administratives, financières ou d'amélioration des services.

ART. 30 Ces fonctionnaires peuvent être délégués par le directeur général, soit pour faire des enquêtes, soit pour s'assurer de l'exécution des ordres de l'administration.

ART. 31. Ils n'ont de correspondance avec les agents de service d'exécution que sur l'ordre du directeur général.

DEUXIÈME SECTION.

DU SERVICE GÉNÉRAL.

ART. 32. Un fonctionnaire portant le titre de secrétaire de l'administration, est préposé, sous les ordres du directeur général, à diriger le travail mentionné à l'art. 26.

ART. 33. Il peut être délégué pour signer la correspondance et les pièces de comptabilité ainsi que les extraits ou copies des pièces appartenant aux archives de l'administration.

ART. 34. Il est délégué pour recevoir les significations judiciaires notifiées à l'administration.

ART. 35. Il répond du bon ordre et de la régularité du service des bureaux.

TROISIÈME SECTION.

DU CONTRÔLE.

ART. 36. Le chef du contrôle est personnellement responsable de la gestion légale et régulière de son service.

ART. 37. Il rend compte, sur-le-champ, au directeur général de tous les faits de la gestion financière et de la comptabilité des divers services qui pourraient lui paraître irréguliers.

ART. 38. Lorsque le chef du contrôle croira devoir refuser son visa pour des charges ou des recettes dont la réalité, la légalité ou la régularité ne lui seraient pas suffisamment démontrées, il adresse au directeur général, pour être soumis

au conseil, un rapport circonstancié. S'il y a lieu, le Ministre statue, le conseil entendu.

ART. 39. La conservation des coupons, timbres-postes, les ateliers qui les concernent, le magasin central des approvisionnements, ainsi que le magasin des imprimés et fournitures de bureau, sont des annexes du service de l'administration centrale et relèvent directement de la section du contrôle.

ART. 40. Des agents responsables et comptables, portant respectivement le titre de conservateur des coupons et du timbre, conservateur des approvisionnements et garde-magasin des fournitures de bureau, sont commis à la garde et à la conservation des matières et valeurs déposées.

ART. 41. Aucune délivrance ne peut être effectuée par les agents comptables mentionnés à l'article précédent, qu'après visa des bons de délivrance par le chef de service et par le chef du contrôle.

ART. 42. Aussi souvent que le chef du contrôle, le directeur général, ou le conseil supérieur le jugent nécessaire, les contrôleurs et vérificateurs de la section du contrôle sont délégués pour contrôler et vérifier sur les lieux, les opérations de la comptabilité dans les stations et haltes du chemin de fer, dans les bureaux de perception et de distribution des postes, dans les bureaux télégraphiques et dans les ateliers, ainsi que pour vérifier les relevés d'entrée et de sortie des magasins et dépôts.

Ils reçoivent les ordres et instructions de tournée soit directement du directeur général, soit du chef de contrôle.

ART. 43. Il est fait au moins une fois par an, sur les lieux, une vérification à fond de la gestion de tous les comptables en deniers et en matières.

CHAPITRE IV.

DES SERVICES D'EXÉCUTION.

ART. 44. La direction active et la surveillance de chaque service d'exécution est confiée à des fonctionnaires ayant qualité de chef de service.

ART. 45. Les chefs de service agissent sous l'autorité du directeur général dont ils reçoivent directement les ordres et les instructions.

Ils lui rendent compte de tout ce qui intéresse l'administration.

ART. 46. Les chefs de service répondent des actes dont ils ont l'initiative, de l'exécution stricte, rapide et ferme des ordres de l'autorité supérieure, ainsi que de la régularité, de la sécurité et de l'économie du service qui leur est confié.

Ils sont responsables de la non-répression de tout abus et de toute négligence qui pourrait motiver des plaintes de la part de l'administration, des voyageurs et du commerce.

ART. 47. Ils sont tenus de s'assurer personnellement, par des tournées fréquentes, de la situation du service dans toutes ses parties, entendent les fonctionnaires et employés sous leurs ordres et prescrivent, dans les limites de leurs attributions, les mesures que peuvent exiger les circonstances.

ART. 48. Hors les cas d'extrême urgence ou de danger imminent, il leur est interdit de suspendre ou de modifier l'exécution des règlements ou des ordres supérieurs.

ART. 49. Dans le cas où un chef de service prendrait, ensuite de son initiative, des mesures extraordinaires, il est tenu d'en informer sur-le-champ le directeur général.

ART. 50. Les chefs de service sont personnellement responsables de toutes les dépenses en deniers, matières et main-d'œuvre qu'ils ordonnent ou tolèrent en dehors des allocations ou qui sont contraires aux règlements, aux arrêtés et aux décisions de l'administration supérieure.

ART. 51. Chaque année ils dressent les projets détaillés de budget spécial de leur service et le présentent au directeur général.

ART. 52. Ils font des propositions concernant l'avancement en grade et en traitement des employés sous leurs ordres, ainsi que pour les mutations d'emploi et les nominations aux places vacantes.

ART. 53. Ils veillent à ce qu'aucun agent ne soit affecté à des occupations étrangères au service.

ART. 54. Ils vérifient, certifient et visent toutes les pièces relatives à la liquidation des dépenses.

ART. 55. Ils adressent au directeur général des propositions complètes concernant les adjudications ou marchés qu'il y a lieu de passer pour fournitures nécessaires à leur service.

ART. 56. Ils veillent à l'emploi économique des matières et font constater, avec soin, les consommations dans les formes prescrites.

ART. 57. Ils sont responsables des irrégularités que, par défaut de surveillance ou par d'autres causes, ils omettraient de signaler à l'administration dans la gestion des comptables en matières attachés à leur service.

ART. 58. Tout accident grave doit faire l'objet d'une enquête immédiate de la part du chef de service plus spécialement en cause.

Il en est de même en cas d'insubordination, d'irrégularité grave constatée dans une gestion, de vol des deniers de l'État, ou d'objets quelconques.

Sans préjudice des mesures d'urgence que les chefs de service prendraient dans l'intérêt du service ou du Trésor public, ils en avisent sur-le-champ le directeur général et lui transmettent le procès-verbal d'enquête, endéans les quarante-huit heures, pour être statué ce qu'il appartiendra.

ART. 59. Les chefs de service instruisent les réclamations et les plaintes en général, autres que celles relatives à la comptabilité des recettes et des rebuts et en communiquent les résultats au directeur général, alors même que la plainte ou la réclamation leur aurait été directement adressée par l'intéressé.

ART. 60. Ils sont tenus de faciliter, par tous les moyens en leur pouvoir, les investigations des fonctionnaires délégués par l'administration supérieure, pour inspecter ou contrôler leur service.

ART. 61. Ils sont tenus de se prêter mutuellement un concours loyal ; ils doivent se donner réciproquement connaissance des faits qui intéressent leur service et se communiquer tous les documents dont ils peuvent avoir besoin sur toutes les affaires de nature mixte.

ART. 62. En cas de désaccord sur l'exécution de mesures journalières qui concernent deux ou plusieurs services, il est statué par le directeur général. Néanmoins, dans les cas d'urgence, lorsque la décision du directeur général ne peut

pas être attendue, s'il s'agit d'une mesure relative au service du mouvement, la décision du chef de ce service doit être provisoirement exécutée sous sa responsabilité. Dans ce cas, il en est immédiatement rendu compte au directeur général.

ART. 63. Les chefs de service s'adressent au directeur général pour toutes les affaires sur lesquelles il ne leur appartient pas de statuer.

ART. 64. Tous les six mois, les chefs de service présentent au directeur général, pour être soumis au Ministre et au conseil supérieur, un rapport circonstancié sur l'ensemble de leur service, et sur les améliorations dont il leur paraîtrait susceptible.

Ils dressent, en outre, un rapport spécial en ce qui concerne le personnel.

ART. 65. Notre Ministre des Travaux Publics arrêtera, le conseil supérieur entendu, un règlement d'attributions des divers services, conformément aux principes posés par le présent arrêté.

N° 21.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 15 janvier 1855.

Ordre du jour : 1° *Projets de travaux à exécuter à la station d'Anvers ;*
 2° — *dans les ateliers de Malines ;*
 3° *Discussion du programme du voyage en Angleterre.*

Le sous-comité se réunit à 11 heures du matin, à la station du Nord, à Bruxelles, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM DE LANNON, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire.*

M. LE PRÉSIDENT fait part de la décision prise par le sous-comité de l'exploitation de charger l'un de ses membres de lui présenter un rapport sur les affaires d'une certaine importance et comportant l'examen de dossiers volumineux. M. le Président propose à l'assemblée d'adopter également cette marche pour l'instruction des affaires qui lui seront soumises.

Cette proposition est adoptée.

M. NERENBURGER est chargé de l'examen de la question relative au passage à niveau du chemin de fer du Bas-Flénu.

Le sous-comité se rend ensuite à Malines où il est rejoint par M. de Brouwer de Hogendorp.

L'assemblée visite les divers ateliers de l'arsenal de Malines et examine le plan

d'ensemble déposé par M. Masui dans une séance précédente, indiquant tant les constructions nouvelles à y élever, que les modifications à apporter à la destination de quelques-uns des locaux actuels.

Le sous-comité se prononce favorablement à ce projet, en se réservant d'en faire un examen définitif avant de le soumettre aux délibérations du comité général.

Les 1^{er} et 3^e objets à l'ordre du jour sont renvoyés à une séance ultérieure.

La séance est levée à 4 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 22.

SOUS-COMITÉ DU CONTENTIEUX.

Procès-verbal de la séance du 16 janvier 1855.

Ordre du jour : *Examen d'un projet de règlement sur la police des chemins de fer concédés.*

La séance est ouverte à 12 heures $\frac{3}{4}$, sous la présidence de M. Tesch.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, MASUI, QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT expose, en quelques mots, le but de la réunion. Il fait voir que l'examen du projet de règlement sur la police des chemins de fer concédés, dont l'assemblée est saisie (1), soulève une question de principe qu'il a cru nécessaire de lui soumettre après en avoir conféré avec M. Dolez.

Le Gouvernement a-t-il le droit de réglementer l'usage et la police des chemins de fer ?

M. le Président, entrant sur ce point dans quelques détails, fait connaître qu'il résulte d'un dossier qui lui a été communiqué, qu'une compagnie consultée par l'administration sur ce projet de règlement, a dénié au Gouvernement, d'une manière absolue, le droit de surveiller l'usage qu'elle fait des lignes qui lui sont concédées. Il croit cependant que ce droit ne peut être sérieusement contesté. Il invoque, à l'appui de son opinion, ce qui se pratique en France et il cite notamment un arrêt de la Cour impériale de Paris, qui a condamné la compagnie du

(1) Voir les annexes, pp. 102, 103 et 112.

chemin de fer d'Orléans à des dommages-intérêts envers un marchand de bétail dont les bœufs n'avaient pu être transportés en temps utile pour arriver au marché de Sceaux, par suite de l'insuffisance du matériel de la Compagnie.

M. le Président fait remarquer que l'arrêt de cette Cour s'appuie surtout sur ce considérant que l'exploitation des chemins de fer concédés aux Compagnies, créée en faveur de celles-ci un monopole qui leur impose, en principe, l'obligation de tenir à la disposition du public, un matériel suffisant aux besoins des voyageurs et du commerce.

Mais s'il est incontestable, ajoute M. le Président, que le Gouvernement (corps social) peut réglementer l'usage des chemins de fer, il y a toutefois à examiner si le règlement proposé par l'administration peut être porté par le pouvoir exécutif, ou bien s'il est nécessaire de recourir à l'intervention des Chambres.

M. le Président démontre, qu'à cet égard, il y a lieu de distinguer entre les concessions accordées avant 1845 et celles qui ont été octroyées depuis; qu'antérieurement à 1845, le Gouvernement avait le droit de concéder les chemins de fer, et qu'on pourrait en induire qu'il a encore aujourd'hui celui de réglementer l'usage des lignes qu'il a concédées en vertu du pouvoir qu'il possédait alors; mais que cela pourrait cependant être contesté; que depuis 1845, toutes les concessions ont été accordées par le pouvoir législatif, et qu'il n'est pas douteux que le Gouvernement ne pourrait pas porter un règlement applicable à celles-ci, sans y avoir été autorisé par les Chambres, à moins que, ce qui n'a pas été fait en général, des cahiers des charges de concessions ayant force de loi, ne lui aient délégué ce droit de réglementer.

M. le Président exprime en conséquence l'opinion, qu'avant de donner suite au projet de règlement soumis à l'examen du sous-comité, il est indispensable que le Gouvernement demande aux Chambres les pouvoirs nécessaires à cet effet. Il prie le sous-comité de délibérer et d'émettre un avis sur cette question.

M. DOLEZ déclare qu'il a examiné la question fort délicate soulevée par M. le Président et qu'il incline également vers l'opinion que ce n'est que par une loi ou par une délégation de la loi que le Gouvernement peut réglementer l'usage et la police des chemins de fer concédés. Il fait remarquer qu'il n'existe aucune disposition législative sur ce point, et il se demande où serait aujourd'hui le germe du pouvoir de l'État. L'honorable membre pense donc, avec M. le Président, que le Gouvernement ne pourrait pas porter le règlement proposé sans recourir à l'intervention des Chambres.

Après quelques observations présentées, dans le même sens, par d'autres membres et une discussion sur la portée des obligations nouvelles qu'on pourra imposer par ce règlement aux compagnies concessionnaires, M. le président met aux voix la question suivante :

Dans l'opinion du sous-comité, le Gouvernement doit-il demander à la Législature les pouvoirs nécessaires pour réglementer la police, l'usage et la conservation des chemins de fer concédés ?

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Man d'Attenrode, Dolez, Masui, Quoilin, et Tesch.

Le sous-comité prie M. le Président de formuler le projet de loi à présenter pour cet objet aux Chambres.

M. LE PRÉSIDENT déclare qu'il se chargera volontiers de ce soin avec l'agrément du Ministre qu'il consultera à cet égard.

M. MASUI demande si, par le même projet de loi, il ne conviendrait pas de solliciter le pouvoir de régler l'usage des télégraphes électriques que les compagnies pourraient établir le long de leurs lignes.

Après une courte discussion sur ce point, il est entendu que M. le Président examinera cette question et appréciera ce qu'il conviendra de faire.

L'ordre du jour est épuisé.

La séance est levée à 1 heure $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

VICTOR TESCH.

1^{re} ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 22

A M. le Président du sous-comité du contentieux (comité consultatif des chemins de fer, etc., près du Ministère des Travaux Publics).

Bruxelles, le 24 novembre 1854.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, un dossier relatif à un projet de règlement de police destiné à régir les chemins de fer concédés en exploitation. J'y annexe une note que j'ai fait rédiger dans mon cabinet et qui peut servir à élucider cette matière.

Je vous prie de vouloir bien soumettre cette affaire au sous-comité.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

2° ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 22.

Projet de règlement sur la police des chemins de fer concédés en exploitation.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES ,

A tous présents et à venir, salut ,

Vu la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer ;

Vu les cahiers des charges des différentes concessions de voies ferrées accordées jusqu'à ce jour ;

Sur le rapport de notre Ministre des Travaux Publics ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS CE QUI SUIT :

TITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1. Les chemins de fer concédés sont placés sous la surveillance de l'administration des chemins de fer de l'État. Cette surveillance ne met en rien la responsabilité des compagnies concessionnaires à couvert ; elles ont à veiller à ce que les dispositions des lois et les prescriptions des règlements soient exécutées par leurs agents.

2. Les compagnies faciliteront aux fonctionnaires de l'État, désignés pour exercer cette surveillance, l'accomplissement de leur mission.

3. Aucune modification ne pourra être apportée dans n'importe quelle partie de la voie et de ses dépendances sans l'autorisation préalable du Département des Travaux Publics. Ainsi, lorsque les compagnies voudront faire exécuter des constructions nouvelles ou modifier celles qui existent en changeant, soit la forme, soit la nature ou l'emplacement, elles en feront la demande. Les plans qui accompagneront ces demandes devront être en double expédition.

4. Toutes les parties de la route et de ses dépendances, devront être parfaitement entretenues en bon état ; les matériaux employés dans les travaux d'entretien devront être de la même nature que ceux dont ils prendront la place et d'une qualité au moins égale.

Si le renouvellement donnait à l'objet un changement de forme ou de nature, ce travail rentrerait dans les conditions de l'article précédent.

5. Les compagnies feront un règlement de service dans lequel elles preseriront les devoirs de tous les agents qu'elles emploient. Il sera remis par la compagnie à chacun de ses agents un extrait du règlement, contenant tous les articles ayant rapport aux fonctions qu'il remplit.

Ce règlement devra être approuvé par le Ministre des Travaux Publics.

6. Dans tous les cas où conformément aux dispositions du présent règlement, le Ministre des Travaux Publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie,

la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le Ministre pourra statuer directement.

Si le Ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications.

7. Le Gouvernement désignera, la compagnie entendue, les agents des compagnies, qui auront à remplir les fonctions d'inspecteurs et gardes-voyers ; ces fonctions ne pourront être refusées.

TITRE II.

DES STATIONS.

1. Les règlements de police pour les abords des stations seront faits d'un commun accord entre l'autorité locale et les concessionnaires et devront recevoir l'approbation du Ministre des Travaux Publics avant de pouvoir être mis en vigueur.

2. Les guichets pour la distribution des coupons et pour l'inscription des bagages seront d'un accès facile et le personnel qui les desservira assez nombreux pour ne pas faire attendre les voyageurs.

3. Les voyageurs doivent pouvoir se procurer aux stations, des renseignements exacts sur tous les moyens de transport ayant pour point de départ la ville ou la commune dans laquelle la station se trouve.

4. Les salles d'attente seront tenues avec propreté et convenablement chauffées et éclairées.

5. Aussitôt après le coucher du soleil et jusqu'après le passage du dernier convoi, les stations et leurs abords devront être éclairés.

Il en sera de même des passages à niveau pour lesquels l'administration jugera cette mesure nécessaire.

6. Les bagages et marchandises devront être maniés avec soin et chargés de manière à éviter toute détérioration.

7. Les bagages des voyageurs descendants seront portés jusqu'aux voitures en stationnement aux frais de la compagnie.

8. Tout voyageur qui se trouvera à la station cinq minutes avant l'heure indiquée pour le départ d'un convoi, ne pourra être refusé.

Tout bagage présenté quinze minutes avant l'heure du départ, doit être expédié.

9. Toute station à dépôt de locomotives aura :

1° Un wagon de secours muni d'appareils pour débarrasser la route en cas d'accidents ;

2° Une civière pour le transport des blessés ;

3° Un lit de camp pour le pansement des blessés.

10. Dans chaque station, le point d'arrêt des convois sera indiqué par une marque distinctive.

11. Il sera déposé dans chaque station un registre dans lequel toute observation ou plainte sur le service de la compagnie devra pouvoir être inscrite.

12. L'employé commandant la station ou son délégué devra être présent à chaque débarquement ou embarquement de voyageurs.

13. Dans toute station dans laquelle le chargement des marchandises acquiert une certaine importance, il sera placé :

1° Un pont à peser les wagons chargés ;

2° Un appareil qui indiquera la limite en hauteur et en largeur pour les chargements. Les dimensions de cet appareil seront arrêtées par l'administration.

14. Les chargements doivent se faire avec le plus grand soin, de manière à empêcher en route le déplacement des objets chargés.

15. L'administration désignera, sur la proposition des compagnies, les stations dans lesquelles une ou plusieurs machines devront être tenues prêtes à porter secours pendant tout le temps de la circulation des convois.

16. Le départ des convois sera annoncé à deux reprises différentes ; la première fois un quart d'heure avant le départ, la seconde au moment du départ même.

17. L'heure d'arrivée et de départ des convois sera consignée dans un registre soumis à l'inspection des agents du Gouvernement. Les retards de plus de dix minutes devront être motivés.

TITRE III.

ROUTE.

1. Les voies doivent être libres une demi-heure avant le passage d'un convoi.

2. Les routes seront visitées minutieusement avant le passage du premier convoi de la journée.

3. A chaque kilomètre de distance, il se trouvera un dépôt de tous les objets nécessaires pour pouvoir renouveler immédiatement une longueur de voie de 40 mètres.

4. Tout garde-barrière et tout atelier travaillant à la route doit être muni des signaux d'arrêt et de ralentissement de jour et de nuit.

5. Si l'établissement de contre-rails, banquettes, longrines, évitements, etc., etc., est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le Ministre des Travaux Publics.

6. La solidité de la voie devra être entretenue avec les plus grands soins. L'administration indiquera pour chaque forme de rails, la limite d'usure qu'ils ne pourront dépasser.

7. Les routes seront visitées par un agent à désigner par l'administration, aussi souvent que nécessaire semblera. Il pourra prescrire le ralentissement des convois et même défendre le passage là où la solidité de la voie donnerait des craintes, et ordonner des travaux d'office pour la mise en bon état.

8. Les parties mobiles des voies telles que excentriques, plate-formes, ponts mobiles, etc., devront être maintenues solidement en place, c'est-à-dire de manière à ne pas se déplacer pendant le passage des convois.

9. Aucun dépôt ne peut avoir lieu sur la voie ni sur l'entre-voie. Il ne peut se trouver à moins de 2 mètres du rail extérieur.

10. Tout passage de niveau sur le chemin de fer sera fermé au moyen de deux barrières. L'administration désignera celles qui devront avoir un garde à demeure.

11. Ces barrières doivent être tenues fermées et ne pourront livrer passage que pour autant qu'un convoi ne soit pas à moins de 1,000 mètres.

12. Les barrières sans garde à poste fixe devront être fermées au moyen de

serrures dont les clefs ne pourront être en d'autres mains que celles des gardes qui ont ces barrières dans leur dépendance.

13. Sous aucun prétexte un garde ne peut quitter sa barrière tant qu'elle est ouverte. Il ne peut s'en éloigner lorsqu'elle est fermée à plus de 250 mètres et cela le long de la route seulement.

14. En cas d'interruption de la voie, les mesures les plus énergiques seront prises pour rétablir la circulation.

15. Toute interruption dans une voie doit être indiquée au moyen du signal d'arrêt de jour ou de nuit à 500 mètres de l'interruption du côté de l'arrivée pour les lignes à deux voies et des deux côtés pour les lignes à voie simple.

16. Toute partie de route dont l'état nécessiterait un ralentissement dans la marche des convois sera indiquée en plaçant le signal de ralentissement aux deux extrémités de la partie en mauvais état.

17. Un signal prévientra les gardes-route et gardes-barrière, au moins cinq minutes à l'avance, de l'arrivée d'un convoi.

18. A environ 200 mètres en avant des entrées de stations dangereuses, il sera placé des signaux qui serviront à indiquer le temps à laisser écouler entre le passage de deux convois consécutifs.

19. L'administration pourra imposer l'établissement de signaux là où le service présenterait des chances spéciales d'accident.

20. Il sera organisé des signaux pour demander sur la route le secours d'une machine de réserve.

21. Les signaux de nuit doivent être prêts à fonctionner immédiatement après le coucher du soleil.

22. Il est strictement défendu de laisser circuler sur la voie des personnes étrangères au service de la compagnie et non munies de permis de circulation délivrés par le directeur de la compagnie.

23. Il devra y avoir au moins toutes les lieues un agent de la compagnie logé contre la voie.

24. Des dispositions spéciales régleront la manœuvre de chaque pont mobile à chaque période.

25. Les pontonniers devront être agréés par l'administration et devront être remplacés lorsque l'administration le jugera convenable.

TITRE IV.

MATÉRIEL.

1. Le matériel roulant tant de traction que de charriage ne pourra être mis en circulation qu'avec l'autorisation du Gouvernement ; des plaques indiqueront que cette autorisation a été obtenue.

2. Le matériel des lignes concédées qui a la largeur de voie des lignes de l'État devra être disposé de manière à pouvoir être placé sans danger ni inconvénients dans les convois de l'État.

3. L'administration pourra interdire l'usage du matériel dont l'emploi lui semblerait dangereux ; les Compagnies n'en sont pas moins responsables des déficiences auxquelles elles n'auraient pas remédié.

4. Tout essieu sera poinçonné et recevra la taxe du poids *maximum* qu'il pourra porter.

5. La surface des coulants d'essieux sera calculée de manière à donner au moins une surface de contact avec le coussinet de 90 centimètres carrés par charge de 1,000 kilogrammes sur le coulant.

6. Les essieux dont les coulants seraient réduits à ne plus avoir que 60 centimètres carrés de surface de contact par pression de 1,000 kilogrammes devront être remplacés.

7. Les locomotives, tenders et voitures de toute espèce devront porter :

1° Le nom ou les initiales du nom du chemin de fer auquel ils appartiennent ;

2° Un numéro d'ordre ;

3° Une plaque indiquant l'autorisation de circulation, délivrée par l'administration.

LOCOMOTIVES ET TENDERS.

8. Les locomotives devront satisfaire aux prescriptions et règlements sur les machines à vapeur.

Les épreuves des chaudières devront se faire en présence du fonctionnaire chargé de la surveillance de la concession ; elles seront renouvelées au moins une fois par an et après chaque réparation importante.

Les chaudières seront munies d'un ajutage permettant l'application pendant la marche des manomètres contrôleurs du Gouvernement.

9. Les compagnies seront tenues de remplacer les parties de chaudières qui paraîtraient ne plus présenter les garanties de sécurité nécessaires. Ce remplacement devra avoir lieu quand même la chaudière aurait parfaitement résisté aux épreuves prescrites par le règlement du 15 novembre 1846.

10. La forme, les dimensions et la nature des matériaux des roues et essieux de locomotives et tenders ne peuvent être changées sans autorisation de l'administration.

11. Tout bandage de roue qui ne conserverait pas sur tout son pourtour une section transversale d'au moins 25 centimètres carrés sera retiré du service ; il en sera de même des bandages dont les rebords n'auraient plus à leur plus faible épaisseur que 15 millimètres.

12. Les locomotives qui porteraient leur approvisionnement de coke et d'eau doivent être munies d'un frein.

13. Toutes les locomotives auront des appareils propres à empêcher la sortie d'étincelles par la cheminée.

Les concessionnaires prendront les mesures nécessaires pour que les étincelles et le coke tombant des foyers des locomotives ne causent des incendies le long de la route.

14. Les soupapes de sûreté seront entretenues avec le plus grand soin et l'alimentation de la chaudière bien assurée.

15. Les chaudières seront tenues dans un état de propreté tel, que les dépôts sédimentaires ne puissent empêcher l'eau de la chaudière de baigner toutes les parties en contact avec l'air chaud.

16. Les locomotives porteront un sifflet d'alarme, et auront à l'avant du châssis des chasse-pierres.

17. Les tenders devront être munis d'un frein assez puissant pour pouvoir arrêter en marche le mouvement de rotation des roues sur lesquelles le tender est porté.

18. Les locomotives et tenders doivent être visités avec soin et en détail à la fin de chaque journée de travail par le chef de l'atelier dans lequel ils sont remis, et superficiellement avant chaque départ par leur conducteur.

VOITURES ET WAGONS.

19. La compagnie indiquera pour chaque voiture le nombre de voyageurs ou le poids qu'elles peuvent porter. Ces données ne pourront être dépassées, et devront être indiquées d'une manière apparente à l'intérieur des voitures à voyageurs, et sur les véhicules pour marchandises.

20. Les voitures à voyageurs seront munies, à leurs deux extrémités, d'appareils pour amortir les chocs, et devront être convenablement suspendues.

21. Les portières seront munies de fermetures qui ne laissent pas craindre qu'elles s'ouvrent en marche.

22. Les voitures qui pourraient donner lieu à des plaintes fondées de la part des voyageurs, devront être retirées du service et mises en réparation.

23. Les voitures seront visitées superficiellement avant chaque départ, et examinées dans tous leurs détails au moins une fois par mois; ces visites porteront principalement sur l'état des essieux et des roues: l'on verra si les essieux n'ont pas été pliés, s'ils ne présentent pas de défauts, si la roue se trouve solidement reliée à l'essieu, si les roues sont bien à l'écartement voulu, si le bandage n'a pas pris de jeu, s'il ne doit pas être retourné ou s'il a encore la solidité nécessaire.

24. Toute voiture doit être munie d'appareils de suspension.

25. Les voitures auront entre elles double système d'attache, dont l'un de sûreté.

26. Les résultats des visites des voitures seront consignés dans des registres.

27. Tout bandage dont la section transversale n'aurait pas plus de 20 centimètres carrés, devra être retiré du service; il en sera de même de ceux dont les rebords n'auraient que 15 millimètres d'épaisseur.

TITRE V.

CONVOIS.

1. Les locomotives doivent être en tête des trains.

Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans le voisinage des stations, ou pour le cas de secours.

Les convois qui se trouveront poussés ne pourront dépasser, sous aucun prétexte, une vitesse de 20 kilomètres à l'heure.

2. Les voitures à voyageurs devront être séparées de la locomotive par autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées.

3. Tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir un nombre suffisant de

voitures de chaque classe, à moins d'autorisation spéciale du Ministre des Travaux Publics.

4. Il faudra, indépendamment du frein, du tender ou de la locomotive, autant de freins qu'il y aura de fois cinq voitures dans le nombre de véhicules qui composent les convois. Ces freins devront agir au moins en fonction des deux tiers du poids de la voiture sur laquelle ils seront placés.

5. La dernière et la première voiture devront, dans tous les cas, être munies d'un frein de la puissance indiquée dans l'article précédent.

6. Les convois à voyageurs ne pourront être composés d'un nombre de voitures dépassant une charge traînée de 150 tonneaux.

7. Les signaux et moyens de communication à établir entre les gardes et le conducteur de la machine seront, autant que possible, ceux admis par le Gouvernement.

8. Dans le cas où il sera ajouté des wagons à marchandises aux convois à voyageurs, ils devront être placés entre la locomotive et la première voiture à voyageurs.

9. Il est défendu de placer plus de deux locomotives à un convoi. Si des circonstances tout à fait spéciales exigeaient que ce nombre de locomotives fût dépassé, la vitesse de marche du convoi ne pourrait excéder quatre lieues à l'heure.

10. Les convois exclusivement destinés au transport des marchandises devront avoir dans leur composition au moins autant de voitures à frein qu'il y aura de fois quinze voitures dans le convoi. Ces freins devront pouvoir agir en fonction des deux tiers du poids du véhicule.

11. La première et la dernière voiture des convois à marchandises devront, dans tous les cas, être munies de freins de la puissance indiquée dans l'article précédent.

MARCHE DES CONVOIS.

12. L'État limitera la vitesse de marche sur la proposition des compagnies. Cette vitesse ne pourra, dans aucun cas, être dépassée.

13. La marche des convois doit être régulière et les heures de départ et d'arrivée bien observées.

14. Sauf les cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises.

Les locomotives ou les voitures ne pourront stationner sur les voies du chemin de fer affectées à la circulation des trains.

15. La mise en marche et l'arrêt doivent se faire sans chocs et graduellement.

16. Le machiniste fera fonctionner le sifflet de la machine à l'approche de toute station et pont mobile. S'il remorquait un convoi spécial et non annoncé, il ferait marcher le sifflet à l'approche de chaque courbe, barrière ouverte, pont ou tout autre endroit où il pourrait y avoir danger.

17. La vitesse sur les ponts mobiles ne pourra dépasser 10 kilomètres à l'heure.

18. A la vue du signal d'arrêt, le machiniste doit ralentir sa marche et s'approcher lentement du signal de manière à pouvoir s'y arrêter complètement.

19. Tout convoi ayant demandé du secours soit en avant soit en arrière sur

les lignes à deux voies pourra continuer sa route. Le signal d'arrêt devra se trouver à au moins 300 mètres en arrière du convoi en détresse.

20. Tout convoi se trouvant en détresse sur une ligne à simple voie, ayant demandé du secours en avant, ne pourra, sous aucun prétexte, continuer sa marche. Un garde portant le signal d'arrêt sera placé à 500 mètres en avant et un autre à 500 mètres en arrière du convoi. Si la demande de secours avait eu lieu en en arrière du convoi, ce dernier pourrait continuer sa marche en s'assurant que le signal d'arrêt est donné à au moins 500 mètres de distance en arrière.

21. Les machines allant au secours d'un convoi en détresse sur une ligne à simple voie, ne pourront dépasser une vitesse de 20 kilomètres à l'heure.

22. Les machines portant secours à un convoi en détresse sur une ligne à double voie ne pourront, sous aucun prétexte, prendre d'autre voie que celle de départ et marcher à plus de 20 kilomètres à l'heure.—Elles ne viendront se placer en tête du convoi que lorsque l'ordre verbal en aura été donné par le garde chargé de la direction du convoi.

23. Les convois devront quitter les stations aux heures indiquées par les tableaux de la marche des convois ou par les ordres spéciaux.

24. Deux convois marchant sur une même voie ne peuvent se trouver à moins de 2,000 mètres l'un de l'autre.

25. Tout convoi ralentira sa marche jusqu'à la vitesse de 20 kilomètres à l'heure, lorsqu'un convoi précédent n'aura pas dix minutes d'avance sur lui.

26. Les machines qui marcheront accidentellement avec le tender en avant ne pourront dépasser la vitesse de 20 kilomètres à l'heure.

27. Tous les convois annoncés au public devront avoir lieu ; les modifications aux heures de départ et de passage aux stations devront être approuvées par le Ministre des Travaux Publics et portées à la connaissance du public au moins huit jours avant leur mise en vigueur. Le Ministre statuera dans la huitaine de la réception des propositions des compagnies.

POLICE DES CONVOIS.

28. Les gardes sont tenus d'être de la plus grande prévenance envers les voyageurs.

29. Aucune personne autre que le machiniste et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'un permis spécial et écrit du directeur de la compagnie.

Les fonctionnaires de l'État chargés de la surveillance des lignes concédées sont seuls exceptés de cette interdiction.

30. Sur les lignes à double voie les convois devront se donner la droite.

31. Un convoi ou machine isolée ne peut marcher en sens inverse à la direction du mouvement adopté.

Il ne pourra être dérogé sous aucun prétexte à cette prescription si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée, et dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions suivantes :

Il devra être placé un garde à demeure auprès des excentriques de chaque changement de voie. Ces gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie

unique réservée à la circulation qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant dans un sens opposé.

32. Pour les lignes à simple voie, les points de croisement seront déterminés à l'avance. Le convoi le premier arrivé au point de croisement ne pourra continuer sa route que lorsque le convoi attendu aura passé le point de croisement.

33. Il est défendu d'admettre dans les voitures à voyageurs, les gens ivres, les chiens, les armes à feu chargées, les objets qui, par leur volume, leur nature ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

34. Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué conformément à l'art 19, titre IV.

35. Le chargement des équipages ne pourra se faire que sur des wagons spécialement désignés pour ce genre de transport.

36. Les signaux à l'avant et à l'arrière des convois devront toujours être semblables à ceux en usage sur les chemins de fer de l'État. Ces signaux devront être allumés au coucher du soleil.

37. Les voitures de voyageurs de toutes classes seront éclairées pendant l'obscurité causée par la nuit ou par le passage dans les tunnels.

38. Chaque convoi devra être accompagné :

1° D'un garde chargé de la direction du convoi ;

2° D'un machiniste et d'un chauffeur par machine ;

3° D'un nombre de gardes-frein, suffisant pour la manœuvre des freins imposés par le présent règlement.

39. Nul ne pourra remplir les fonctions de machiniste s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le Ministre des Travaux Publics.

Le personnel des convois devra, en service, se trouver toujours dans un état qui lui permette d'user de toute la plénitude de ses moyens.

TITRE VI.

DISPOSITIONS DIVERSES.

1. Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés à la diligence des compagnies aux abords des bureaux et dans les salles d'attente des chemins de fer.

2. Les gardes chargés de la direction des convois seront munis, en service, d'un exemplaire du règlement et chaque agent en recevra les extraits qui ont directement rapport aux fonctions qu'il remplit.

3. Les articles qui indiquent les règles à suivre par les voyageurs pendant le trajet devront être affichés dans chaque caisse de voiture.

4. Seront constatées, poursuivies et réprimées conformément à la loi du 15 avril 1843 sur la police du chemin de fer, les contraventions au présent règlement et aux décisions rendues par le Ministre des Travaux Publics.

5. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera inséré au *Moniteur*.

3° ANNEXE
 AU PROCÈS-VERBAL N° 22.

*Note concernant le projet de règlement de police pour les chemins de fer
 concédés en exploitation.*

Le règlement auquel il s'agit de soumettre les compagnies concessionnaires de chemins de fer soulève plusieurs questions :

- 1° Quelle serait la base d'un semblable règlement ; sur quelle loi pourrait-on l'appuyer ? Le règlement pourrait-il être général ?
- 2° Pourrait-il entraîner quelque responsabilité pour l'État ?
- 3° Quelles dispositions devrait-il comporter ?
- 4° Quels seraient les agents qui pourraient être chargés d'en assurer l'exécution ?
- 5° Quelles seraient les peines à comminer ?
- 6° En fait, le projet de règlement ci-joint remplit-il les conditions requises ?

§ 1^{er}.

D'après l'art. 67 de la Constitution, tout règlement doit avoir son principe, son point d'appui dans une loi.

Or, ici, on s'appuie sur une disposition des cahiers des charges de concession de chemins de fer. Mais d'abord, ces cahiers des charges n'ont pas tous été soumis aux Chambres ou arrêtés par le Gouvernement en vertu d'une loi *spéciale* ; il en est qui ont été arrêtés par le Gouvernement ensuite de la loi générale sur les concessions de péages et par la mise en adjudication publique : par exemple, le cahier des charges du chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas ; le cahier des charges n'a pas même été publié avec l'arrêté de concession et il se trouve dans la collection générale ⁽¹⁾ des cahiers des charges des entreprises de travaux ; d'un autre côté, la disposition dont il s'agit n'est pas conçue de la même manière dans tous les cahiers des charges.

De là une première difficulté que fait pressentir assez la réponse de la compagnie d'Anvers à Gand à la communication qui lui a été faite du projet de règlement ci-joint.

Cette difficulté doit se présenter également pour tous les chemins industriels qui ont été établis depuis la loi de 1832 sur les concessions de péages ; ainsi, pour le Haut et le Bas-Flénu, Saint-Ghislain, Quenast, Soignies, des cahiers des charges ont été publiés uniquement comme condition préalable d'une adjudication publique.

De pareils cahiers des charges ont-ils un caractère réglementaire ?

Cela paraît bien contestable, car on les a produits dans les conditions des

(1) Collection des cahiers des charges, année 1842, n° 213.

cahiers des charges des entreprises en général, c'est-à-dire dans les conditions de stipulations conventionnelles : la même question s'est présentée dans le temps pour les cahiers des charges des concessions de mines, et elle a été résolue négativement. Ces cahiers des charges n'auraient donc aucune valeur au point de vue de la police des chemins de fer, car on ne peut stipuler des peines proprement dites par une convention. Il convient donc de ne pas invoquer leurs clauses pour introduire un règlement ; il suffit d'invoquer la loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages. Le Gouvernement est chargé de l'exécution de cette loi, c'est-à-dire qu'il peut faire les conventions, cahiers des charges, adjudications, règlements qu'elle comporte ; or, pour ne parler que des chemins de fer, on ne peut évidemment pas créer des établissements semblables destinés aux transports des personnes sans y attacher immédiatement des idées de conservation, des nécessités de police.

C'est donc la loi de 1832 qui est la base de tous les règlements qui ont pour objet des chemins de fer concédés avant 1848 ; c'est la loi de 1832 et la loi spéciale de concession qui sont le principe, le point d'appui des règlements pour les chemins de fer concédés depuis cette époque.

Il est donc inutile à la rigueur de consulter les cahiers des charges, car un cahier des charges n'a pas d'autre principe que celui qui sert de base au règlement de police. Ceux des cahiers des charges qui ont force de loi ne peuvent être consultés que pour s'assurer que la Législature n'a pas introduit, pour des cas particuliers, une restriction, une limite, un droit général de réglementer, qui appartient au Gouvernement.

Si l'on parcourt cette dernière catégorie du cahier des charges, on ne rencontre aucune restriction : on ne peut considérer comme telle la recommandation qui en est faite d'entendre les compagnies concessionnaires avant de porter le règlement ; ce n'est là qu'un acte de convenance et peut-être de prudence que toute administration un peu paternelle poserait, sans aucun doute, sans que cela fût inscrit dans un cahier des charges. Cette recommandation n'a aucune sanction, car on ne peut évidemment lui accorder un caractère *essentiel* et soutenir que le règlement à intervenir n'aurait aucune valeur si la compagnie n'avait pas été entendue.

Les lois et règlements auxquels est soumis le chemin de fer de l'État sont applicables d'emblée aux chemins de fer concédés, et l'on voudrait que des dispositions de police secondaires ne pussent être appliquées qu'après avoir entendu les concessionnaires. Cette obligation d'entendre les concessionnaires n'est que conventionnelle, c'est une affaire d'ordre, de convenance, de prudence, de bonne administration ; mais ce n'est pas une nécessité et, en cas d'urgence, il y aurait lieu de passer outre ; car, de ce qu'il faut les entendre en général, il n'en résulte pas qu'il y ait lieu d'admettre leurs réclamations éventuelles.

On comprendra la nécessité de ces prolégomènes, en comparant quelques cahiers des charges en ce qui a rapport à la disposition relative aux règlements de police.

Le cahier des charges du chemin de fer de Namur à Liège porte :

« ART. 29. Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande

voirie actuellement en vigueur, ou à intervenir, par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, seront applicables au chemin de fer de Liège à Namur.

» Le Gouvernement, après avoir entendu les concessionnaires, arrêtera les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la conservation et la sûreté du chemin de fer et de ses dépendances.

» Les concessionnaires sont autorisés à faire, sauf l'approbation de l'administration, les règlements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

» Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes qui précèdent sont obligatoires pour les concessionnaires, et en général pour les personnes qui feront usage du chemin de fer. »

Le cahier des charges du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam renferme à cet égard ce qui suit :

« ART. 17. Avant que la nouvelle communication à établir entre Anvers et les Pays-Bas puisse être mise à la disposition du public, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics un règlement d'ordre prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la régularité de l'exploitation et pour que les transports s'effectuent non-seulement avec sécurité, mais aussi avec toute la célérité désirable sur toute l'étendue de la nouvelle communication à établir entre les Pays-Bas et les chemins de fer de l'État, à Anvers

» Indépendamment des obligations du concessionnaire envers le public, le règlement prémentionné déterminera les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage de la nouvelle communication faisant l'objet de la concession.

» Le Département susmentionné fera à ce règlement les changements qu'il jugera convenir; quelles que soient les modifications qu'il aura jugé devoir y être apportées, le règlement sera obligatoire tel qu'il aura été approuvé et le concessionnaire devra l'observer et, autant qu'il dépendra de lui, en assurer l'exécution. »

« ART. 20. Les lois et règlements d'administration généraux, existants ou à intervenir en matière de police des chemins de fer, seront applicables au chemin de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession. »

Le cahier des charges du chemin de fer d'Anvers à Gand dispose :

« ART. 41. Toutes les lois et tous les règlements généraux, en matière de grande voirie, actuellement en vigueur ou à intervenir, par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, seront applicables au chemin de fer ici concédé.

» Le concessionnaire est autorisé à faire les règlements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer; les règlements seront soumis à l'approbation du Gouvernement, en tout ce qui concerne l'ordre public et la sécurité des voyageurs. »

On le voit, suivant les époques, la clause des cahiers des charges a été rédigée de différentes manières. Elle n'est uniforme que sur un point, c'est l'application aux chemins de fer concédés, des lois et règlements généraux de police. Quant

aux règlements particuliers, applicables aux chemins de fer concédés ou à l'un ou l'autre de ces chemins de fer, la clause varie : tantôt elle laisse l'initiative à la compagnie, par exemple ; pour le chemin de fer d'Anvers à Gand ; une autre fois, elle prescrit d'entendre préalablement le concessionnaire en laissant l'initiative au Gouvernement (voyez à cet égard, le cahier des charges du chemin de fer de Namur à Liège) ; enfin, elle laisse l'initiative à la compagnie en donnant au Gouvernement le droit de modifier ; voir le cahier des charges du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam (art. 17).

Il faut donc remonter plus haut que les cahiers des charges, pour trouver la véritable, la seule base d'un règlement de police, cette base première, c'est la loi de 1832 sur les concessions de péages. La base étant unique, le règlement pourrait revêtir un caractère général.

§ 2.

En matière civile, celui qui use de son droit ne doit rien à personne.

En matière d'ordre public et de police, le Gouvernement agissant en vertu de ses pouvoirs et pour l'accomplissement de sa mission, n'assume qu'une responsabilité morale.

L'art. 544 du Code civil dispose que la propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou *par les règlements*.

Ainsi, le droit de chacun est restreint, est limité par les lois et les règlements. Si, par suite, il ne retire pas de sa chose tout le profit qu'il pourrait en obtenir dans ces limites, s'il éprouve même quelque perte, il ne peut élever aucune réclamation ; car c'est là la condition de la possession, de la jouissance que la société lui assure.

On dira peut-être qu'il faut, pour qu'il en soit ainsi, que les restrictions des lois et règlements soient introduites d'une manière absolue dans l'intérêt public, qu'elles soient originaires et non accidentelles ; que l'établissement de nouvelles fortifications, par exemple, et la servitude qui en résulte pour les propriétés adjacentes, est un accident qui devrait, en toute équité, donner lieu à une réparation pour le dommage, la dépréciation ; mais, pour ce cas-là même, on répond que les dispositions, soit du code civil (art. 544, 552), soit des lois spéciales sur les fortifications placeraient le Gouvernement à l'abri de toute réclamation.

Un règlement pour des chemins de fer, qui renfermerait des prescriptions que l'expérience aurait fait reconnaître dangereuses ou insuffisantes, pourrait être l'objet de critiques, d'un blâme même ; mais certainement il ne donnerait lieu à aucune réparation matérielle, car le Gouvernement n'aurait agi que dans des idées d'ordre et de conservation et en vertu de sa mission qui lui impose le devoir de prévenir le danger menaçant la sûreté publique.

§ 3.

Un règlement pour la police des chemins de fer concédés devrait comporter toutes les prescriptions concernant la sûreté publique et l'ordre.

Tout ce qui est relatif au régime intérieur, aux relations des employés entre

eux, doit faire l'objet uniquement d'un règlement de service que la compagnie sanctionne par les peines disciplinaires qu'elle juge convenables.

Le règlement de police proprement dit doit comprendre :

a. Quant à la sûreté publique :

- 1° Toutes les mesures relatives à l'entretien et à la conservation de la voie ;
- 2° Toutes les mesures relatives à la défense de planter, de bâtir le long de la voie, de mettre des entraves au passage des convois ;
- 3° Toutes les mesures en ce qui regarde les locomotives et le matériel ;
- 4° Toutes les mesures pour les passages à niveau, les ponts, etc. ;
- 5° Toutes les mesures pour la traction et la vitesse de la marche ;
- 6° Le personnel des convois.

b. Quant à l'ordre :

- 1° Les relations du personnel avec le public dans les stations et en marche ;
- 2° Les heures de départ et tout ce qui se rattache à l'aménagement et au service des stations.

Enfin, il doit organiser le service de surveillance par les agents de l'État. Il doit même comprendre les droits du personnel de la compagnie au point de vue de la police.

Les cahiers des charges rendent applicables aux chemins de fer concédés toutes les lois, tous les règlements intervenus ou à intervenir pour le chemin de fer de l'État ou en matière de police des chemins de fer. Cette clause des cahiers des charges serait inopérante dans tous les cas pour des chemins de fer concédés avant 1843 ou pour des chemins de fer industriels, s'il s'agissait d'appliquer une loi qui n'aurait pas un caractère général, comme par exemple, le titre premier de la loi du 15 avril 1843 ; dans sa généralité, ce titre 1^{er} s'applique à toute espèce de chemins de fer ; mais la clause pourrait recevoir une application aux règlements portés pour le chemin de fer de l'État. Ces règlements sont les suivants :

- 1° 5 mai 1835. Circulation sur les chemins de fer et dégradations ;
- 2° 16 janvier 1836. Mesures de sûreté pour la traversée par le chemin de fer des routes et canaux ;
- 3° 2 novembre 1836. Mesures de police pour les voitures aux abords du chemin de fer ;
- 4° 26 janvier et 22 février 1847. Arrêtés relatifs à l'expédition des marchandises.

Tous ces règlements sont applicables dès maintenant aux chemins de fer concédés depuis 1843 ; ils pourraient être appliqués par un simple arrêté aux chemins concédés antérieurement. Quelques-uns de ces derniers ont des règlements particuliers ; ainsi, le chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu est régi actuellement par un arrêté royal du 5 juillet 1846.

En communiquant le nouveau règlement aux compagnies, on aurait bien fait de leur rappeler cette circonstance, car si l'on en croyait la compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse (voir sa réponse du 25 novembre 1855), elle serait tout à fait exempte de toute soumission obligatoire à un règlement de police ; le Gouvernement n'aurait rien à voir dans ses affaires.

Quant à l'objet du règlement de police, il doit comprendre des prescriptions de deux natures différentes :

1° Il est des faits qui ne peuvent être réglementés de différentes manières ; des mesures indispensables *à priori*. Celles-là, le Gouvernement les prescrit d'une manière directe et absolue ;

2° Il en est d'autres qui peuvent varier ; la compagnie peut remplir ses obligations de plusieurs manières également bonnes. Ici le Gouvernement prescrit la chose d'une manière générale ; c'est à la compagnie à lui faire connaître les mesures qu'elle a prises. Le Ministre, s'il les croit insuffisantes, ordonne ce qui est nécessaire.

Il semble que c'est là la voie la plus convenable. Autant que possible, il faut, en matière d'industrie, laisser la plus grande somme de liberté à l'industriel ; son intérêt le portera très-souvent à faire davantage et mieux que ce qu'on lui demandera. C'est la voie qui est suivie en matière d'exploitation des mines, le Gouvernement n'intervenant que pour la sûreté des ouvriers et du public, l'exploitant n'est pas renfermé dans un cercle restreint pour conduire ses travaux ; il adopte le mode le plus convenable à ses yeux, celui que les progrès de la science indiquent. Dès qu'un danger apparaît, soit dans le présent, soit pour l'avenir, le Gouvernement prononce l'interdiction ou prescrit des mesures.

Pour les chemins de fer, le règlement devrait donner au Ministre d'une manière générale le droit d'intervenir en tout temps, et de prescrire les mesures jugées nécessaires. Les prescriptions du Ministre se trouveraient ainsi garanties par les peines que le règlement aurait comminées.

§ 4.

Quels seraient les agents qui pourraient être chargés de l'exécution du règlement ?

On rencontre ici deux difficultés :

1° La difficulté que soulève la distinction qu'il y a à faire entre les cahiers des charges des concessions depuis 1845 et les cahiers des charges des concessions antérieures ;

2° Une difficulté résultant de ce que l'art. 67 de la Constitution, en donnant au Gouvernement le pouvoir de faire des règlements pour l'exécution des lois, ne lui a pas accordé le droit de créer, en quelque sorte, de nouveaux officiers de police.

Quant au premier point, il s'applique principalement à la qualité d'officier de police à conférer aux agents de telle ou telle compagnie ; il est évident qu'il faut puiser un pouvoir dans une loi positive pour conférer un semblable mandat. Or, les cahiers des charges antérieurs à 1845 sont muets à cet égard ; et, d'ailleurs, ils n'ont, nous l'avons déjà dit, qu'un caractère conventionnel.

Le second point concerne la surveillance à exercer par l'État. La difficulté qui précède reçoit également une application aux agents de l'État pour les chemins de fer antérieurs à 1845, ainsi que pour les chemins de fer de moins de 10 kilomètres, et pour les chemins de fer industriels, soit antérieurs, soit postérieurs : on pourrait même soutenir qu'elle existe aussi en général pour tous les chemins de fer concédés postérieurement à 1845 ; car la clause de plusieurs cahiers des charges de ces dernières concessions, qui porte que les lois et règlements relatifs à la grande voirie seront applicables au chemin de fer, entraîne-t-elle cette consé-

quence que les ingénieurs de l'État auraient, comme en matière de grande voirie, le caractère d'officiers de police judiciaire ?

Cela est douteux.

En France, la loi du 15 juillet 1845, art. 23, prévoit le cas ; cette disposition est conçue en ces termes :

« Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres I^{er} et III de la présente loi pourront être constatés par des procès-verbaux, dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, garde-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

» Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

» Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés. »

§ 5.

Les peines à comminer doivent être celles déterminées par la loi.

Pour les mesures qui ne sont que le corollaire ou l'application de la loi du 15 avril 1843, il y aurait lieu de comminer les peines déterminées par cette loi.

Quant aux autres mesures, elles seraient sanctionnées par les peines de la loi générale du 6 mars 1818.

Le tout sauf l'application éventuelle du Code pénal.

§ 6.

Sans entrer dans l'appréciation de la nécessité ou seulement de l'utilité de toutes les mesures déterminées par le projet de règlement, il faut reconnaître que ce projet paraît assez complet. L'ordonnance française du 15 novembre 1846 est aussi très-étendue. On croit pouvoir se borner ici à signaler trois points du projet de règlement qui peuvent donner lieu à critiques :

1^o La surveillance n'est pas précisée ; les agents ne sont pas désignés. Il conviendrait d'être complet ;

2^o Les mesures de police ne pourraient-elles pas subir la division indiquée au § 3, en laissant plus de latitude aux compagnies dans la proposition des moyens à employer ? L'ordonnance française du 15 novembre 1846, offre des exemples de cette marche ;

3^o Les peines ne peuvent pas être uniquement celles de la loi du 15 avril 1843 qui ne s'applique qu'à une certaine catégorie de faits. Il faudrait y ajouter la loi générale du 6 mars 1818.

CONCLUSIONS.

En présence de la diversité du mode de concession suivi, à différentes époques, alors qu'avant 1843, le Gouvernement avait seul le droit d'adjuger et de concéder les chemins de fer, tandis que depuis les lois du 15 avril 1843 et du 16 mai 1845, il faut nécessairement avoir recours au pouvoir législatif pour tous les chemins de

plus de 10 kilomètres d'étendue ; en présence de l'inapplicabilité, aux chemins de fer concédés antérieurement à 1845 et aux chemins industriels, du titre II de la loi du 15 avril 1843 ; en présence des doutes sur le point de savoir si le Gouvernement a le droit de conférer à certains agents de l'État la qualité d'officier de police judiciaire pour les chemins de fer concédés en général ; enfin, à raison des objections et de la résistance possible de quelques compagnies, résistance que font pressentir les réponses des compagnies de l'Entre-Sambre-et-Meuse et d'Anvers à Gand, il semble qu'il y aurait lieu de suivre pour une matière dont l'importance est aussi grave, la marche tracée en France, et de faire précéder d'une loi de principe, en complétant la loi du 15 avril 1843, le règlement à intervenir. Ce n'est que dans ces conditions qu'on pourrait établir la police des chemins de fer sur une base puissante et de manière à prévenir toute contestation.

Quelles devraient être les dispositions de cette loi ?

La loi française du 15 juillet 1845, l'ordonnance du 15 novembre 1846, la loi belge du 15 avril 1843, les règlements portés en Belgique pour le chemin de fer de l'État, les cahiers de charges, et le projet de règlement ci-joint, pourraient fournir la matière de quelques dispositions de principe.

Indépendamment des services de surveillance dont la base devrait se trouver dans la loi, il y aurait à aviser au point de savoir s'il ne conviendrait pas de préciser des peines pour les infractions aux règlements. Au fond, la loi belge du 15 avril 1843 renferme des dispositions pour les principaux cas prévus par la loi française du 15 juillet 1845 ; il est cependant des cas dont elle ne fait pas mention, ainsi on peut citer les art. 2, 3, 4, 12, 17, 18, 20, 21 et suivants de cette dernière loi ; en outre, celle-ci pose en quelque sorte le principe de règlements ultérieurs de police dans son art. 21. Quelques dispositions de l'ordonnance pourraient aussi probablement figurer mieux dans la loi que dans un règlement.

22 novembre 1854.

N° 25.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 17 janvier 1855.

Ordre du jour : 1° *Discussion du programme pour le voyage en Angleterre ;*
2° *Réorganisation des services administratifs du chemin de fer.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTEN-

RODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. le Ministre a communiqué au comité pour examen et avis :

1° Un projet de réponse à une proposition qui lui a été adressée par la compagnie du chemin de fer du Nord en France, relativement à l'exploitation de la section de Charleroy à Namur, en vue du transit de la France vers l'Allemagne et *vice-versa* ;

2° Un dossier relatif au déplacement de la halle de Farciennes.

Le sous-comité nomme M. Tesch rapporteur pour la première de ces affaires et M. de Brouwer de Hogendorp pour la seconde.

Ont pris part aux votes : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Loos, Masui, Quoilin et Tesch.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP soumet à l'assemblée un projet de programme pour le voyage en Angleterre de la commission chargée d'y aller étudier les chemins de fer.

Ce programme est adopté.

M. ÉLIAS présente son rapport sur les documents communiqués au sous-comité, au sujet des conditions de transport des charges incomplètes.

Dans sa séance du 23 décembre dernier, le comité général a adopté le paragraphe du projet d'arrêté tendant à apporter quelques modifications au tarif des marchandises, relatif au transport des charges incomplètes, avec la réserve que l'administration s'assurerait, avant de donner suite au projet, de l'exactitude de certains renseignements fournis par M. l'inspecteur Fassiaux (1).

Ce fonctionnaire, appelé dans le sein du comité, avait déclaré que les compagnies particulières, et notamment celles du Nord en France, et de Minden en Allemagne, avaient pour les transports par charges incomplètes, des conditions plus onéreuses au public, que celles du projet d'arrêté soumis au comité.

L'exactitude de ces renseignements se trouvant établie par le rapport de l'honorable M. Élias, le sous-comité constate que rien ne s'oppose plus à ce qu'il soit donné suite aux modifications de tarif adoptées par le comité, et décide qu'il en recommandera la mise à exécution dans le plus bref délai possible.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que rien n'est décidé jusqu'à présent pour les réunions du comité général, et il soumet la question de savoir, s'il ne serait point convenable et utile que ces réunions eussent lieu à époque fixe.

Sur la proposition de M. Tesch, le sous-comité décide qu'il priera M. le Ministre de vouloir bien convoquer le comité général une fois par mois, à époque fixe, le premier, deuxième ou troisième lundi de chaque mois, indépendamment des réunions extraordinaires que l'expédition des affaires pourrait exiger.

M. LE PRÉSIDENT communique à l'assemblée un arrêté royal en date du 6 janvier dernier, fixant les jetons de présence et les frais de voyage des membres du comité (2).

Le sous-comité décide ensuite que vu l'heure avancée, il n'abordera pas le

(1) Voir le procès-verbal n° 13, p. 36.

(2) Voir l'annexe, p. 121.

second objet à l'ordre du jour; il décide, en outre, que la séance fixée à demain n'aura pas lieu, et s'ajourne jusqu'au retour de la commission chargée de se rendre en Angleterre pour y aller étudier les chemins de fer.

La séance est levée à 2 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 23.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Les jetons de présence des membres du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, institué par notre arrêté du 28 octobre 1854, sont fixés à 45 francs par séance.

ART. 2. En cas de déplacements extraordinaires, il leur sera alloué des frais de route et de séjour, d'après les bases fixées pour les secrétaires et directeurs généraux, par notre arrêté du 16 mai 1851.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé d'assurer l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 6 janvier 1855.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

N° 24.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.**Procès-verbal de la séance du 21 février 1855.**

Ordre du jour : 1° *Compte rendu du voyage fait en Angleterre par la commission chargée d'y aller étudier les chemins de fer ;*
2° *Règlement des travaux et questions dont le sous-comité aura à s'occuper.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, LOOS, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAELS, TESCH et VANDERSWEEP, *Secrétaire.*

Les procès-verbaux des deux séances précédentes sont lus et approuvés.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître à l'assemblée que M. Masui, retenu chez lui pour cause de maladie, ne pourra pas assister à la séance.

M. le Président annonce ensuite que le voyage fait en Angleterre par la commission chargée d'y étudier les chemins de fer, fera l'objet d'un rapport détaillé dont la rédaction est confiée à l'honorable M. de Brouwer de Hogendorp ; mais qu'il a cru cependant utile d'en donner dès à présent un aperçu, et qu'il a, en conséquence, fait mettre cet objet à l'ordre du jour de la séance, en priant tous les membres du comité de vouloir bien y assister.

M. le Président énumère les points qui ont particulièrement attiré l'attention de la commission, et indique en même temps, sous quel rapport et jusqu'à quel point, les dispositions admises par les Compagnies anglaises pourront être suivies en Belgique. Il passe en revue les stations de voyageurs, d'importances diverses, les stations à marchandises et notamment les magasins, les abris pour les locomotives, le matériel roulant, la composition des trains, le personnel des trains, ses attributions, la manière de recueillir les coupons, la surveillance des stations, etc.

M. le Président entre dans des détails circonstanciés sur les ateliers des principales lignes d'Angleterre et rend compte au sous-comité des commandes faites dans ce pays, par la commission, tant en locomotives qu'en outils pour l'arsenal de Malines (1).

(1) La commission a commandé à la maison Sharp Stewart et C^{ie}, de Manchester, 2 locomotives à 6 roues accouplées dont les principales dimensions sont les suivantes :

M. DE MAN D'ATTENRODE ajoute de son côté quelques explications en ce qui concerne les stations; il cite les constructions du *Great Northern railway* comme des modèles à suivre.

Il rappelle que dans certaines stations, et notamment à *Crewe*, la commission a trouvé d'énormes tas de coke et a pu s'assurer par les explications données par les ingénieurs anglais, qu'il n'y a pas d'inconvénient à laisser ces dépôts en plein air.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP raconte que la commission s'est également occupée de l'organisation des Compagnies anglaises; il en explique le mécanisme et en fait ressortir la simplicité.

M. QUOILIN demande si M. de Brouwer de Hogendorp pourra indiquer dans son rapport l'étendue des lignes de chaque compagnie dont les travaux ont été étudiés par les délégués du comité, le nombre de voyageurs par distance donnée, les quantités de marchandises transportées, le nombre d'employés de tout grade et la tenue des écritures.

Diamètre des cylindres.	16	pouces anglais	(0 ^m ,405).
Course des pistons	24	— —	(0 ^m ,609).
Diamètre des 6 roues accouplées	5	5 pieds 4 ½	pouces anglais (4 ^m ,562).
Écartement de roues extrêmes	16	— 5 — —	(4 ^m ,932).
Tubes	{	Longueur.	11 — 10 — — (5 ^m ,63).
		Diamètre.	2 — — (0 ^m ,03).
		Nombre	173.
Surface de chauffe. {	{	Au foyer.	8 ^m ,22
		Dans les tubes	90 ^m ,24
Total.			98 ^m ,46

La commission a commandé en outre l'outillage suivant :

A la maison Fairbairn et C ^{ie}	1	machine à tailler de 6 pieds anglais.
	1	— — de 8 —
	1	— à planer ou raboter de 6 pieds.
	1	tour pour roues de locomot. de 7 pieds 6 pouces.
A la maison James Nasmyth et C ^{ie}	1	— — — de 6 pieds.
	1	tour double à chariot.
	1	machine à faire des rainures.
	1	— cisaille et poinçon.
	1	marteau pilon de 700 livres.
A M. Smith Beacock	1	— — de 3,000 —
	1	tour pour roues de 4 pieds.
	1	machine à mortaiser pour pièces de 50 pouces de diamètre et 9 pouces de course.
	1	machine à mortaiser pour pièces de 50 pouces de diamètre et 6 pouces de course.
	1	machine à tailler de 20 pouces de course.
	1	— à forer pour trous de 5 pouces de diam.
A la maison Joseph Whitworth et C ^{ie}	1	— — — de 4 ½ —
	1	machine à forer.
	1	— à tailler.
A la maison Dunn, Hattersley et C ^{ie}	1	— — —
	1	chariot transbordeur de 15 pieds.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond affirmativement.

M. LE PRÉSIDENT déclare ensuite que la commission a été frappée par la supériorité des machines anglaises, qu'elle a reconnu qu'il serait très-désirable que les locomotives commandées récemment en Belgique fussent modifiées sous certains rapports, et qu'elle propose, en conséquence, d'appeler sur ce point l'attention de M. le Ministre par un rapport spécial que l'honorable M. Spitaels a bien voulu préparer.

M. SPITAEELS donne lecture de ce rapport qui est conçu comme suit :

« MONSIEUR LE MINISTRE ,

« La rédaction du rapport que les membres du comité qui ont visité les chemins de fer anglais auront à vous faire, demandant un certain temps, le sous-comité des travaux et constructions croit devoir appeler votre attention, Monsieur le Ministre, sur le mode de construction des locomotives récemment commandées. Les observations que les membres ont été à même de faire pendant leur voyage, leur ont permis de constater des différences notables entre les machines anglaises et celles employées en Belgique par le Gouvernement. Les renseignements et les explications qui ont été donnés sur ce point par les ingénieurs les plus éminents de l'Angleterre, nous ont fait reconnaître la nécessité d'attirer votre attention sur ce point important, afin que des mesures puissent être utilement prises pour que le matériel en construction ne soit point créé dans de regrettables conditions d'infériorité.

» Ainsi, entre autres, Monsieur le Ministre, l'écartement des roues de locomotives se trouve être en Belgique généralement moindre qu'en Angleterre, en Allemagne et sur le chemin de fer du Nord de la France. La stabilité des machines, la réduction du mouvement de galop, que procure un écartement de 14 1/2 à 16 pieds 1/2 en raison de la longueur totale des machines, la facilité que donne ce système pour la disposition du mouvement, tout concourt à faire désirer l'adoption en Belgique d'un mode de construction reconnu généralement comme avantageux et comme ne présentant pas les inconvénients que l'on semble redouter et que la pratique a démontré n'être pas fondés. C'est ainsi, Monsieur le Ministre, que des machines à six roues couplées ayant 16 pieds 1/2 d'écartement circulent avec des vitesses supérieures à celles usitées en Belgique dans des courbes d'un rayon de 250 et même de 200 yards.

» L'administration des chemins de fer belges a du reste adopté en partie ce système, en appliquant le grand écartement à ses voitures et wagons; elle a reconnu qu'il en résultait une plus grande stabilité et une réduction des frais d'entretien. Il est donc logique de conclure de ces faits que cette disposition de roues doit procurer aux locomotives le même avantage, réduire le mouvement de galop et diminuer les causes de dérangement du mécanisme.

» Le sous-comité croit devoir vous faire observer, en outre, Monsieur le Ministre, qu'en Allemagne, par exemple, des écartements *minimum* sont prescrits en raison de la longueur totale des machines et que l'on reste, en Belgique, au-dessous de ces dimensions.

» D'autres améliorations importantes sont à introduire dans les dispositions d'agencement des machines. Le sous-comité croit donc devoir vous demander que

» les plans des diverses locomotives dernièrement commandées, soient discutés
 » avec les ingénieurs chargés de cette partie du service, et qu'en attendant que l'on
 » se soit mis d'accord sur les changements à apporter aux plans distribués, les
 » travaux de construction soient provisoirement suspendus.

» Nous savons, du reste, que plusieurs établissements n'ont point commencé
 » leurs travaux et que l'on peut encore leur prescrire des modifications qui se-
 » raient avantageuses, sans influence probable sur les prix convenus.

» Le sous-comité vous prie d'agréer, etc. »

Ce rapport reçoit l'approbation de l'assemblée et sera transmis immédiatement
 à M. le Ministre.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP appelle l'attention du sous-comité sur l'état du
 matériel roulant du chemin de fer de l'État; il cite à cet égard des faits qui ten-
 dent à établir que ce matériel se trouve dans une situation très-fâcheuse qui s'ag-
 grave chaque jour.

M. TESCH demande que ces faits qui, dans son opinion, seraient de nature à
 engager la responsabilité du comité s'il ne provoquait pas les mesures nécessaires
 pour les faire cesser, soient consignés au procès-verbal de la séance.

M. QUOILIN demande, en outre, qu'ils fassent l'objet d'un rapport spécial que
 M. le président adresserait immédiatement à M. le Ministre.

Ces propositions sont adoptées.

La communication faite par M. de Brouwer de Hogendorp est conçue comme
 suit :

« Le 20 du courant, à 10 heures $\frac{1}{2}$ du matin, j'ai trouvé, en examinant un
 » convoi de marchandises dans la station de Malines, un grand nombre de wa-
 » gons ayant leurs buttoirs brisés : c'étaient les nos 3863, 5530, 5736, 5404,
 » 4913 appartenant à l'État et un wagon de la Compagnie du chemin de fer de
 » la Flandre occidentale. Le n° 5305 notamment, qui est une voiture américaine,
 » avait perdu ses quatre buttoirs et son crochet d'attache. Il était placé en tête
 » du convoi, avec un intervalle entre les buttoirs du tender et les boîtes de ses
 » tampons, de 0^m,60.

» Des wagons, se trouvant dans d'autres trains, étaient dans un état non moins
 » déplorable. J'ai remarqué, entre autres, les voitures portant les nos 9062, 4434,
 » 4556, 1778, 4379 et 4499. Le n° 1778 est un wagon à bagages, sorti récem-
 » ment des ateliers, et cependant il n'avait déjà plus un seul de ses quatre but-
 » toirs.

« Il y a peu de jours, qu'il y avait aux bassins d'Anvers une quarantaine de
 » wagons nouvellement construits, auxquels il ne manquait pas moins de 99 but-
 » toirs.

» J'ai cru devoir demander des explications sur cet état des choses à M. Kreg-
 » linger, ingénieur, chef de l'arsenal; ce fonctionnaire m'a répondu qu'il y avait
 » un grand nombre de wagons à réparer, mais qu'il lui était impossible de pro-
 » céder à ces réparations parce qu'il n'avait pas les matériaux nécessaires à cet
 » effet; qu'il lui manquait des ferrements, des buttoirs, du bois, etc., etc.

» M. Kreglinger m'a déclaré que les entrepreneurs ne fournissent pas en
 » temps voulu, et il m'a cité notamment un M. A..., qui ne fournit pas les ron-

» delles pour ressorts qu'il aurait dû avoir livrées depuis longtemps, en exécution
» de son marché approuvé le 7 juillet dernier.

» L'état de nos machines n'est pas plus satisfaisant; j'ai vu récemment quatre
» locomotives attelées à un seul convoi dans la station de Malines.

» J'ai vu ensuite, lundi dernier, à 8 heures 45 du matin, un grand nombre
» d'ouvriers poussant un convoi de treize voitures et aidant ainsi la machine à se
» mettre en train. »

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer qu'il est indispensable que le sous-comité règle la marche à suivre pour qu'il puisse être informé de la suite donnée à ses avis.

Sur sa proposition, l'assemblée décide qu'à l'avenir, le secrétaire, après chaque séance, insérera les votes émis par le sous-comité dans un registre spécial; que ce registre sera mis immédiatement sous les yeux de M. le Ministre, qui sera prié d'y indiquer ses décisions dans une colonne réservée à cet effet, pour être communiquées ainsi au sous-comité.

Le sous-comité décide ensuite qu'il se réunira samedi prochain 24 du courant, à 11 heures du matin, et met à l'ordre du jour la discussion sur la construction des machines locomotives.

La séance est levée à 1 heure 1/2.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 25.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 24 février 1855.

Ordre du jour : *Discussion sur la construction des machines locomotives*

La séance est ouverte à 11 heures 1/4 du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *Secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT fait donner lecture de la lettre qu'il a adressée à M. le Ministre, ensuite de la décision prise par le sous-comité, dans sa dernière séance, à l'effet d'appeler l'attention de ce haut fonctionnaire sur le mauvais état du matériel du chemin de fer.

M. le Président rappelle qu'à l'issue de la dernière séance, les membres qui

se sont rendus en Angleterre pour y étudier les chemins de fer, ont, au nom de l'assemblée, adressé une lettre à M. le Ministre pour lui signaler diverses modifications à apporter aux machines commandées récemment par le Gouvernement et lui demander notamment que les plans de ces locomotives fussent discutés par le sous-comité avec les ingénieurs chargés de cette partie du service. Il ajoute que cet objet est à l'ordre du jour de la séance de ce jour et propose d'entendre immédiatement ces ingénieurs.

Cette proposition est adoptée. En conséquence MM. l'ingénieur en chef directeur Poncelet et l'ingénieur Belpaire sont introduits.

M. SPITAEIS leur expose les objections que le sous-comité croit devoir faire au sujet des plans de locomotive à six roues couplées, admis par l'administration, et indique sous quel rapport les machines à marchandises généralement employées en Angleterre lui paraissent préférables.

MM. PONCELET et BELPAIRE répondent à ces objections. Ils donnent les raisons qui les portent à préférer le système des machines commandées récemment, en s'appuyant sur l'autorité de plusieurs ingénieurs français et en invoquant les dispositions des locomotives employées aux chemins de fer de Paris à Lyon et de Paris à Strasbourg.

M. NERENBURGER cite des extraits de l'ouvrage de M. le Chatelier (*Les chemins de fer en Angleterre en 1851*), qui expriment une autre opinion.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP lit quelques passages d'une lettre de M. M..., à qui il a communiqué les plans des machines faisant l'objet de la discussion. Cet ingénieur critique ces plans sous plusieurs rapports.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que la communication faite par M. de Brouwer de Hogendorp des plans, à un ingénieur anglais, lui est toute personnelle, et que, par conséquent, la lettre qu'il en a reçue l'est aussi ; mais comme M. de Brouwer de Hogendorp en a lu plusieurs passages au sous-comité, M. le Président demande, après avoir fait ressortir l'importance de la question en discussion, s'il ne conviendrait pas qu'une traduction de la lettre fût jointe au débat et communiquée à MM. Poncelet et Belpaire.

Le sous-comité adopte cet avis à l'unanimité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP se charge de traduire cette lettre.

Après une longue discussion, à laquelle la plupart des membres prennent part, M. le Président récapitule les arguments que l'on a fait valoir de part et d'autre, tant en faveur des machines à grand écartement des roues extrêmes, que pour les machines à petit écartement. Il fait ressortir que dans l'état actuel de la question, le sous-comité ne pourrait pas prendre une décision en parfaite connaissance de cause ; qu'il serait fort utile que les avantages et les inconvénients attribués aux deux systèmes fussent clairement résumés, et que les autorités et les faits que l'on peut citer en faveur de chacun d'eux, fussent également indiqués.

Le sous-comité, partageant cette manière de voir, prie MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels de rédiger ce travail, pour une prochaine séance, en ce qui concerne les machines à grand écartement d'essieux ; MM. Poncelet et Belpaire, de faire un travail analogue pour les machines à petit écartement, et renvoie la suite de cette discussion à la prochaine séance.

MM. Poncelet et Belpaire se retirent.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître à l'assemblée qu'il a reçu de M. Wilson une réponse à la lettre qu'il lui a écrite, ensuite d'une décision de la commission qui s'est rendue en Angleterre, à l'effet de lui demander les conditions auxquelles il pourrait fournir à l'État belge une machine mixte à quatre roues accouplées.

M. Wilson répond qu'il pourrait construire une machine d'après le croquis dressé par M. Sturrock, qui est joint à sa lettre, pour le mois de juin prochain⁽¹⁾.

Le prix de cette machine, livrée emballée à Leeds, serait de 2,500 livres sans tender et de 2,850 livres avec tender.

M. LE PRÉSIDENT pose la question de savoir s'il y a lieu de commander cette machine avec ou sans tender.

M. SPITAELS fait observer que le prix de la machine avec tender est plus avantageux que celui de la machine sans tender.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP pense qu'il faut commander en même temps un tender, parce que celui de M. Sturrock, de même que ses machines, étant à balancier compensateur, l'on aura ainsi un système complet.

M. le Président fait remarquer qu'on pourrait d'autant mieux commander un tender pour cette machine, que les deux autres à construire en Angleterre seront livrées sans tenders.

Le sous-comité émet unanimement l'avis qu'il y a lieu d'accepter les offres contenues dans la lettre précitée de M. Wilson et de lui commander une machine à quatre roues couplées avec tender, au prix de 2,850 livres sterling.

M. DE MAN D'ATTENRODE demande quelle suite a été donnée aux observations présentées à M. le Ministre par le sous-comité, sur le mauvais état du matériel.

M. MASUI déclare qu'il répondra à ces observations, qui viennent de lui être communiquées par M. le Ministre, dans une prochaine séance du sous-comité.

M. Masui rappelle que le mauvais état du matériel avait été constaté antérieurement dans le sein du comité et qu'il avait été décidé alors, avec l'assentiment de la Cour des comptes, qu'on appliquerait, aux travaux de renouvellement, une somme de 500,000 francs, à prendre sur le crédit de 9 millions; il déclare que dès ce moment, il fait prendre des mesures pour mettre la main à l'œuvre, mais qu'il faut le temps nécessaire pour effectuer ces travaux, et, que le matériel ne pourra se trouver complètement en bon état que vers le mois de septembre prochain.

(1) Les principales dimensions de cette machine seraient les suivantes :

Diamètre des cylindres	16	pouces anglais	(0 ^m ,406).
Course des pistons	22	— —	(0 ^m ,558).
Diamètre des 4 roues motrices	6	pieds anglais	(1 ^m ,828).
— des roues de support	4	— —	(1 ^m ,219).
Écartement des roues extrêmes.	15	— —	(4 ^m ,572).
Tubes	{	Longueur	(5 ^m ,19).
		Diamètre	2 pouces anglais (0 ^m ,05).
		Nombre	156
Surface de chauffe. {	{	Au foyer	9 ^m ,10
		Dans les tubes	70 ^m ,35
Total			<u>79^m,45</u>

M. Masui ajoute, en ce qui concerne les fournisseurs en retard, qu'on leur applique les pénalités stipulées par les cahiers des charges, et que l'administration a notamment acheté d'office, pour compte du sieur A..., cité dans la communication de M. de Brouwer de Hogendorp.

Plusieurs membres présentent encore des observations sur les moyens d'arriver le plus promptement possible à la mise en bon état du matériel, sur la composition des convois par wagons à grand ou petit écartement de buttoirs, etc.

M. Masui fait connaître les mesures de rigueur qui seront prises contre les employés qui n'apporteraient pas tous les soins exigés pour la régularité de cette partie du service.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP signale plusieurs retards dans l'arrivée des convois, qu'il attribue au mauvais état du matériel, ainsi que divers accidents arrivés sur l'embranchement de Termonde à Alost.

M. Masui, en prenant note de ces faits, répond que l'on est au mois de janvier et dans une saison rigoureuse qui rend les accidents et les retards jusqu'à un certain point inévitables.

Le sous-comité fixe sa prochaine séance au mercredi 28 février et met à l'ordre du jour, la suite de la discussion sur la construction des machines locomotives.

La séance est levée à 4 heures $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 26.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 26 février 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'Etat.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *Secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT déclare la discussion générale ouverte sur la deuxième partie du travail de réorganisation de l'administration des chemins de fer (1).

M. TESCH pense qu'il serait désirable, dans l'intérêt de la discussion, que le

(1) Voir l'annexe, p. 436.

comité eût connaissance de la partie du rapport de la commission qui s'est rendue en Angleterre pour y étudier les chemins de fer, concernant l'organisation des compagnies de chemin de fer dans ce pays.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond qu'il lui a été impossible de terminer, jusqu'à présent, ce rapport qu'il désire faire avec tout le soin désirable; mais que, pour y suppléer, il a rédigé, en vue de la présente discussion, une note résumant l'organisation de plusieurs compagnies anglaises, qui permettra au sous-comité d'en apprécier le mécanisme.

M. de Brouwer de Hogendorp donne lecture de cette note qui est conçue comme suit :

« CHEMIN DE FER DU GREAT NORTHERN.

« Le chemin de fer en exploitation, du Great Northern, a une étendue de 456 kilomètres. Ses convois circulent en outre sur 203 kilomètres appartenant à une autre compagnie, en sorte que son exploitation s'étend sur un ensemble de 659 kilomètres.

» Le matériel roulant de la compagnie, se compose de :

» 261 locomotives,

» 470 voitures, et

» 6,373 wagons.

» Ses recettes se sont élevées, pendant le dernier semestre de 1854 :

» Pour le transport des voyageurs, à fr. 5,945,000

» — des marchandises. 8,501,000

» Ensemble fr. 14,446,000

» L'administration centrale comprend le secrétariat et le service du contrôle et de la comptabilité.

» Le personnel du secrétariat se compose :

» Du chef du secrétariat,

» De 8 employés

» Et de 1 messenger.

» Le service du contrôle et de la comptabilité, placé sous la direction d'un chef unique, est subdivisé en 6 bureaux.

» Le 1^{er} bureau a dans ses attributions, la correspondance concernant la comptabilité, l'examen des comptes, la préparation des mandats sur les banquiers et les affaires réservées. Il se compose de :

» 1 chef de bureau et de

» 4 employés.

» Le 2^e bureau s'occupe de la dette hypothécaire de la compagnie. Il a :

» 1 chef de bureau et

» 2 employés.

» Le 3^e bureau a la caisse dans ses attributions. Le travail y est fait par :

» 1 caissier,

» 1 sous-caissier et

» 1 employé.

» Le 4^e bureau s'occupe de l'examen et de l'enregistrement des états de traitements et de salaires; du paiement des agents et ouvriers.

» Son personnel se compose de :

» 1 chef de bureau,

» 1 assistant.

» Le chef de ce bureau se rend hebdomadairement dans toutes les stations pour remettre les états de traitements et de salaires, avec le montant de ces états, aux chefs des stations.

» Le 5^e bureau fait le contrôle des comptes des stations et du Clearing-House et la statistique.

» Il est chargé également de l'impression et de la conservation des billets (tickets).

» Il est dirigé par un *superintendant* qui a sous ses ordres :

» 5 commis principaux,

» 40 commis,

» 9 enfants et

» 1 garçon de bureau.

» Le 6^e bureau s'occupe de la tenue des livres. Le travail y est fait par :

» 4 employés.

» La division du contrôle a, en outre, 4 contrôleurs ambulants et 4 collecteurs ambulants.

» 2 messagers sont attachés à cette division.

» D'un autre côté, la compagnie faisant le commerce de charbon, le chef de la comptabilité a sous ses ordres :

» 1 mesureur de charbon et 4 employés au contrôle du charbon, dont 3 se trouvent à Londres et 1 à Doncaster.

» Enfin, il y a aussi à l'administration centrale :

» 1 chef de l'enregistrement des actions, assisté par 3 employés ;

» 1 receveur pour la perception des rentes, le paiement des taxes et la surveillance des parcelles de terre appartenant à la compagnie.

» L'exploitation est dirigée par un *general manager*, ou directeur général, et divisée en :

» Service du mouvement ,

» — des marchandises ,

» — Des charbons ,

» Économat ,

» Locomotion ,

» Et service de la voie.

» La compagnie construisant encore actuellement plusieurs lignes, ce dernier service n'est pas définitivement organisé.

» Le *general manager* a dans ses bureaux :

» 2 employés et

» 1 messenger.

» Un directeur est placé à la tête de chacun des services.

» Le directeur du mouvement (*superintendent of the line*), a sous ses ordres :

» 6 employés et

» 1 garçon de bureau.

» Le directeur des marchandises (*goods manager*) a,

- « 7 employés et
- « 1 garçon de bureau.
- » Le directeur du service des charbons (mineral manager) a,
- » 2 employés et
- « 2 garçons de bureau.
- » L'économat (store keeper's department), qui est chargé de l'achat et de la distribution des approvisionnements, comprend :
- » 1 chef de l'économat et
- » 10 employés.
- » Le directeur de la locomotion a dans ses attributions tout ce qui concerne le matériel roulant ; il a sous ses ordres :
- » 10 employés,
- » 4 dessinateurs,
- » 2 garçons de bureau.
- » Le personnel des ateliers de Doncaster du Great Northern, comprend :
- » 1 chef des ateliers de locomotives,
- » — — des voitures et wagons,
- » 1 contre-maitre ajusteur,
- » 1 — fabricant de wagons,
- » 1 — — de voitures,
- » 1 — peintre,
- » 1 — forgeron,
- » 2 *time keepers* tenant les annotations du travail des ouvriers.
- » Enfin, le personnel des remises aux locomotives comprend :
- » 5 contre-maitres et
- » 5 commis.

» CHEMIN DE FER DU SOUTH-EASTERN.

- » Le chemin de fer du South-Eastern a une étendue de 464 kilomètres, son matériel se compose de :
- » 169 locomotives,
- » 574 voitures
- » et 1,928 wagons.
- » Les recettes, pendant le dernier semestre de 1854 s'y sont élevées :
- » Pour le transport des voyageurs, à fr. 9,900,000
- » — des marchandises 2,6 0,000
- » Ensemble fr. 12,580,000
- » L'administration centrale du South Eastern comprend le secrétariat, la comptabilité, le contrôle et la caisse.
- » Le personnel du secrétariat se compose de
- » 1 chef du secrétariat et de
- » 3 employés.
- » Celui de la comptabilité,
- » De 1 chef de la comptabilité et de
- » 4 teneurs de livres.

- » Celui du contrôle ,
- » De 1 chef du contrôle ,
- » De 24 employés
- » et de 8 aides.
- » Au contrôle est annexé l'atelier des coupons qui se compose de 2 imprimeurs.
- » Le service de la caisse est fait par :
 - » 1 caissier
 - » et 1 employé.
- » Il y a, en outre, à l'administration centrale, un bureau de transfert dont le personnel comprend, 1 chef de bureau et 3 employés.
- » A la tête de l'exploitation du South Eastern est placé un *general manager*, avec 3 employés.
- » L'exploitation est divisée, en :
 - » Service du mouvement,
 - » — des marchandises,
 - » — des télégraphes,
 - » — de la traction,
 - » — du matériel roulant, et
 - » — de la voie.
 - » La direction du mouvement se compose de :
 - » 1 directeur ,
 - » 1 sous-directeur et
 - » 5 employés.
 - » La direction des marchandises se compose de :
 - » 1 directeur ,
 - » 5 employés ,
 - » 1 inspecteur des convois de marchandises, et
 - » 1 truck manager.
 - » La direction des télégraphes comprend :
 - » 1 directeur ,
 - » 3 employés
 - » et 7 inspecteurs des télégraphes.
- » La direction de la traction, qui a dans ses attributions tout ce qui concerne l'entretien et la conduite des locomotives, a, en personnel :
 - » 1 directeur,
 - » 7 employés ,
 - » 1 dessinateur.
 - » 4 enfants.
- » Les ateliers d'Ashford dépendant de cette direction, sont dirigés par 1 chef et 3 contre-mâîtres.
- » La direction du matériel roulant, comprend :
 - » 1 directeur ,
 - » 3 employés de bureau ,
 - » 3 jeunes aspirants ,
 - » 1 commis employé aux approvisionnements ,
 - » 2 jeunes aides ,
 - » 1 dessinateur ,
 - » 1 aide dessinateur.
- » Les ateliers des voitures et wagons sont dirigés par :
 - » 1 chef d'atelier,

- » 1 contre-maître pour les voitures,
- » 1 contre-maître pour les wagons.
- » La direction de la voie a pour personnel :
- » 1 ingénieur en chef,
- » 2 aides ingénieurs,
- » 12 inspecteurs sur les lignes,
- » 2 dessinateurs,
- » 3 employés.
- » A cette direction est en outre attaché un géomètre.
- » Enfin l'économat a :
- » 1 chef de l'économat et
- » 6 employés. »

M. de Brouwer de Hogendorp donne ensuite quelques détails sur l'organisation du *London and North Western Railway* et du *Great Western Railway*.

M. QUONLIN pense qu'il faudrait, pour que le sous-comité pût tirer tout le parti possible de ces renseignements fort intéressants, que le personnel de ces compagnies fût présenté sous forme d'un tableau synoptique avec l'indication de l'organisation du chemin de fer de l'État en regard.

Il pense, qu'il conviendrait, en outre, d'y joindre un travail indiquant le rapport des recettes aux dépenses d'exploitation, pour les chemins de fer qui ont fait l'objet des études de la commission qui s'est rendue en Angleterre.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP se chargera de faire ce travail.

Cet honorable membre, abordant le projet en discussion, dit que la première question à examiner par le comité, est la subdivision du service d'exploitation. Il fait remarquer que, si l'on fait abstraction des postes et des télégraphes, le service, d'après ce projet, serait subdivisé en cinq branches, savoir : la voie, la traction, le matériel, le mouvement et les marchandises ; que cette subdivision est celle qui est admise par toutes les grandes compagnies anglaises à l'exception du *Great Northern Railway* qui a réuni en une seule direction, la traction et le matériel. Il appelle, sur ce point, toute l'attention du sous-comité.

M. DE LANNOY est d'avis qu'il faut maintenir la subdivision de la locomotion en traction et matériel, parce que ces deux branches exigent des connaissances spéciales différentes ; mais, dans son opinion, l'importance actuelle du service des marchandises et la manière dont ce service est actuellement organisé ne rendent pas indispensable, la subdivision de l'exploitation proprement dite, en mouvement et marchandises.

M. MASUI est partisan de la subdivision du service par spécialités ; mais il craint que le trop grand fractionnement, au sommet de l'administration, ne donne lieu à de graves inconvénients, et notamment à des conflits. Il pense qu'il faudrait réunir la traction et le matériel dans une seule direction, comme cela existe au chemin de fer du *Great Northern*, sauf à subdiviser le travail, sous l'autorité du chef de cette direction, en deux branches distinctes.

M. MASUI ne pense pas non plus qu'il convienne de créer une direction du mouvement et une direction des marchandises : ces deux parties du service d'exploitation ont trop de points de contact pour que cette subdivision puisse être faite sans inconvénient. Il rappelle qu'elle a été mise en pratique par la création des services du mouvement et du trafic et que l'expérience a démontré, au bout d'un certain temps, la nécessité d'y renoncer en partie, par la nomination de chefs de district.

L'honorable membre se prononce en faveur de l'ancienne subdivision, en *route*, *locomotion* et *exploitation*.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne partage pas la manière de voir de M. Masui. Dans son opinion, il importe de maintenir la subdivision en direction de la traction et direction du matériel ; mais il ne verrait pas le même inconvénient, à la réunion, sous une seule direction, de tout le service des transports, tant des voyageurs que des marchandises.

M. SPITAELS exprime la même manière de voir. Il s'attache à démontrer que la division en traction et matériel ne peut pas donner lieu à des conflits, en indiquant de quelle manière pourront s'établir les rapports entre l'atelier des locomotives et celui des voitures. Il ajoute, en ce qui concerne le mouvement et les marchandises, que l'état actuel de la plupart de nos stations ne permettant pas une séparation aussi complète, qu'en Angleterre, du service des voyageurs et de celui des marchandises ; il serait peut-être préférable de les réunir, quant à présent, sous une seule direction.

La discussion étant épuisée, M. le président fait observer que le considérant de la deuxième partie de l'ancien projet d'organisation est devenu sans objet et que les articles de cette partie viendront, dans la même série de chiffres, à la suite de ceux de la première admise par le sous-comité dans ses séances précédentes.

Ce considérant est supprimé.

ART. 1^{er}. La création d'une direction de la voie est adoptée à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix le principe de la réunion de la traction et du matériel en une seule direction.

Trois membres votent pour et quatre contre ; en conséquence la subdivision en deux directions est maintenue.

Ont pris part au vote : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Loos, Masui, Quoilin, Spitaels et Tesch.

La réunion en une seule direction, du mouvement et des marchandises, sous le nom de *direction des transports* est admise à l'unanimité.

Au sujet de la direction des postes, M. Loos fait remarquer qu'il serait convenable que le transport des lettres qui se fait par le chemin de fer fût payé et figurât en recettes au compte de l'exploitation. Il cite les compagnies anglaises, qui reçoivent des sommes importantes, de ce chef, du Gouvernement.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit que le *Great Northern railway* a reçu 3,900 liv. sterl. pour le transport des lettres pendant le dernier semestre de 1854.

M. MASUI déclare que cette question le préoccupe depuis longtemps ; dans son opinion il est d'autant plus indispensable de tenir compte à l'exploitation des services qu'elle fait pour la poste, que des convois peu favorables aux voyageurs, sont établis presque uniquement en vue du transport des dépêches.

Cette discussion incidente, à laquelle plusieurs membres prennent encore part, n'a pas de suite, et la direction des postes ainsi que celle des télégraphes sont admises à l'unanimité.

Les art. 2 et 3 sont supprimés.

La suite de la discussion est renvoyée à demain à 11 heures du matin et la séance est levée à 1 heure ³/₄.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
BON DE MAN D'ATTENRODE.

ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 26.

Organisation de l'administration.

AVANT-PROJET (2^e partie).

RÈGLEMENT.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu l'arrêté royal du , portant réorganisation des services d'exécution de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes et notamment l'art. 65 ainsi conçu :

« Notre Ministre des Travaux Publics arrêtera, le conseil supérieur entendu, » un règlement d'attributions des divers services, conformément aux principes » posés par le présent arrêté. »

ARRÊTE :

TITRE PREMIER.

SERVICE D'EXÉCUTION.

ART. 1^{er}. Les services d'exécution sont les suivants :

- I. Voie;
- II. Traction;
- III. Matériel de transport;
- IV. Mouvement;
- V. Marchandises;
- VI. Postes;
- VII. Télégraphes.

ART. 2. La direction de chaque service est confiée à un chef spécial.

Toutefois, le service des télégraphes est dirigé personnellement par le directeur général.

ART. 3. Le service de surveillance des chemins de fer concédés est considéré comme annexe à l'administration centrale.

CHAPITRE PREMIER.

DU SERVICE DE LA VOIE.

SECTION PREMIÈRE.

DU CHEF DE SERVICE.

ART. 4. Le chef du service de la voie dirige, sous les ordres immédiats du directeur général, tout ce qui concerne l'entretien de la route, de la voie et de ses dépendances, ainsi que des ouvrages d'art, bâtiments des stations et leurs abords.

ART. 5. Il est également chargé de l'étude des projets et plans ainsi que de la direction des travaux de construction nouvelle.

Néanmoins, dans les cas de travaux extraordinaires, exécutés en vertu de lois spéciales, l'étude, la direction, la surveillance de ces travaux peuvent faire l'objet d'un service spécial.

ART. 6. Le chef de service ordonne, sous sa responsabilité, dans les limites des crédits alloués dans la sous-répartition du budget, les travaux d'entretien et de réparation journalière.

Sauf le cas d'urgence extrême, il lui est interdit de faire exécuter aucun autre travail sans autorisation préalable.

ART. 7. Il présente au directeur général les projets de travaux neufs, d'amélioration et de réparations importantes.

ART. 8. Il prépare les cahiers des charges pour tous travaux et fournitures qui concernent le service de la voie, assiste aux adjudications et donne son avis sur les résultats obtenus.

ART. 9. Il dresse les certificats nécessaires pour l'obtention des paiements, à compte et définitifs.

ART. 10. Les dépôts d'approvisionnements sur la ligne, relèvent directement du chef de service.

ART. 11. La mise définitive hors de service du matériel fixe, des rails et plaques tournantes, est prononcée par la commission chargée de leur réception.

Le chef de service prononce la mise définitive hors d'usage, des billes, coussinets et autres accessoires de la voie.

ART. 12. Il est chargé de l'exécution de toutes les mesures de conservation et de sûreté sur la ligne.

Tout agent préposé à la surveillance et à la police de la voie, en dehors des stations et de leurs abords, est placé sous son autorité.

Les préposés aux signaux, aux changements et croisements de voie, aux ponts et aux barrières dans les stations et aux abords, sont, pour tout ce qui concerne les manœuvres, sous les ordres du chef de service du mouvement ; ils sont pour ce qui a rapport à l'entretien, sous l'autorité du chef de service de la voie.

ART. 13. Le chef de service de la voie est tenu de surveiller personnellement l'exécution de toutes les parties de son service, et fait, à cet effet, toutes les tournées nécessaires.

ART. 14. Il est responsable de la gestion des comptables placés sous ses ordres.

Il centralise et coordonne, dans sa comptabilité, tous les faits de dépense du service.

ART. 15. Le . . . de chaque mois au plus tard, il remet au directeur général, pour être soumis au conseil supérieur, un rapport succinct sur l'ensemble de son service.

Il y est joint :

1° Un état sommaire des dépenses faites pendant le mois, dressé par article de sous-répartition du budget, et le cas échéant, de crédit spécial ainsi que par catégorie de travaux et de fournitures ;

2° Un aperçu des dépenses à faire pendant les deux mois suivants :

3° Un état de situation des approvisionnements, consommations pendant le mois et besoins présumés pour les deux mois suivants.

SECTION II.

DES INGÉNIEURS-INSPECTEURS DE LA VOIE.

ART. 16. Deux fonctionnaires portant le titre d'ingénieur-inspecteur de la voie, sont attachés au chef de service pour le seconder dans la surveillance de toutes les parties de son service.

Ils concourent à la rédaction et à l'examen des projets, plans, devis et détails estimatifs des travaux, ainsi qu'à l'expédition des autres affaires ressortissant à la direction de la voie.

ART. 17. Ils peuvent être commis pour diriger l'exécution de travaux importants.

ART. 18. Les ingénieurs-inspecteurs prennent leurs ordres et leurs instructions de tournée du chef de service.

Ils donnent, par délégation du chef de service, des ordres à tout le personnel.

Ils sont responsables envers le chef de service des ordres qu'ils donnent ensuite de leur initiative.

ART. 19. Toutes les fois que le chef de service est absent ou empêché, les fonctions qui lui sont attribuées sont remplies par celui des ingénieurs-inspecteurs qu'il délègue à cet effet, avec l'autorisation de l'administration supérieure.

ART. 20. Les ingénieurs-inspecteurs surveillent les chefs et sous-chefs de section, les surveillants et tous autres agents placés sous l'autorité du chef de service.

ART. 21. Ils surveillent également tout ce qui est relatif à l'entretien du chemin de fer, des ouvrages d'art, du matériel fixe tenant à la voie, des stations et des bâtiments dont la surveillance n'est pas exclusivement confiée à l'architecte-inspecteur.

ART. 22. Ils s'assurent que les travaux s'exécutent conformément aux instructions du chef de service, aux projets approuvés et aux conditions faites avec les entrepreneurs.

Ils vérifient si les matériaux sont de bonne qualité et sont bien employés.

ART. 23. Ils s'assurent si les écritures des chefs et sous-chefs de section et surveillants sont régulièrement tenues et le constatent par leur visa.

ART. 24. Ils contrôlent la situation et surveillent la tenue des dépôts d'approvisionnements.

ART. 25. Ils prennent connaissance de tout ce qui intéresse le service et des objets spéciaux dont ils sont chargés par le chef de service.

ART. 26. Les ingénieurs-inspecteurs président à la réception des travaux.

ART. 27. Ils tiennent, pendant leurs tournées, un journal de travail.

Après chaque tournée, ils rendent compte verbalement au chef du service des résultats de leur inspection et lui représentent leur journal de travail qui est communiqué, tous les mois, au directeur général et au conseil supérieur.

SECTION III.

DE L'ARCHITECTE-INSPECTEUR.

ART. 28. L'architecte-inspecteur rédige, d'après les ordres et les instructions du chef de service de la voie, les projets, devis et détails estimatifs des travaux à exécuter aux bâtiments et dirige et surveille l'exécution de ceux pour lesquels il est commis.

ART. 29. Sont communs à l'architecte-inspecteur, les art. 22, 26 et 27, concernant les ingénieurs-inspecteurs.

SECTION IV.

DES CHEFS DE SECTION.

ART. 30. Le chemin de fer, en ce qui concerne le service de la voie, est divisé en sections.

ART. 31. La première section comprend :

ART. 32. Le service de chaque section est confié à un agent portant le titre de chef de section.

ART. 33. Les chefs de section sont chargés, sous les ordres du chef de service et sous la surveillance des ingénieurs-inspecteurs, de faire exécuter et de suivre les travaux de toute espèce qui concernent la voie, les terrassements, ouvrages d'art, bâtiments, clôtures, plantations, signaux, etc.

Ils veillent sous les ordres de l'inspecteur des télégraphes, à l'entretien des lignes télégraphiques.

ART. 34. Ils commandent les agents préposés à la surveillance et à la police de la voie en dehors des stations.

ART. 35. Les chefs de section répondent du bon état d'entretien de la voie et des ouvrages qui en dépendent, ainsi que de la sûreté de la circulation sur l'étendue de la ligne confiée à leurs soins.

ART. 36. Ils ordonnent sous leur responsabilité, tous travaux d'entretien journalier, et font des propositions au chef de service pour les travaux d'autre nature.

Toutefois, ils sont tenus de suivre, en ce qui concerne l'entretien journalier, la marche prescrite par le chef du service.

ART. 37. En cas d'événement extraordinaire, de dégradation ou d'accident pouvant compromettre la circulation ou la sûreté des convois, les chefs de section, font exécuter immédiatement les travaux réclamés par les circonstances.

Ils en rendent compte le plus promptement possible au chef du service.

ART. 38. Hors les cas d'urgence prévus à l'article précédent, il est interdit aux chefs de section de faire exécuter aucune construction ou réparation, autre que celle d'entretien journalier, sans avoir obtenu, au préalable, l'approbation des projets, devis et détails estimatifs des travaux.

ART. 39. Les chefs de section dressent, d'après les ordres et les instructions qu'ils reçoivent du chef du service, les projets de travaux à exécuter dans leur section, et préparent les devis et détails estimatifs.

ART. 40. Ils dirigent et surveillent l'exécution des travaux, constatent la qualité, la quantité et l'emploi des matériaux, font les métrés et les vérifications qui doivent précéder la réception des travaux, assistent à cette réception, r'iglent

provisoirement les comptes et adressent au chef du service les procès-verbaux de réception provisoire.

ART. 41. Ils font le plus fréquemment possible, en parcourant la ligne à pied, l'inspection en détail de la voie et des ouvrages qui en dépendent et s'assurent de l'exécution régulière du service dans toutes ses parties.

ART. 42. Ils exercent un contrôle continu et sévère sur les sous-chefs de section et les surveillants, s'assurent qu'ils s'acquittent de leurs devoirs avec intelligence et exactitude, qu'ils sont parfaitement au courant des ordres et instructions régissant le service ; que tous les agents de la voie connaissent parfaitement les prescriptions en matière de signaux, etc.

Ils sont responsables de toute irrégularité reconnue dans la gestion de ces agents ainsi que de la non-répression de tout abus et de toute négligence de leur part.

ART. 43. Ils répondent personnellement de l'exécution rigoureuse des instructions et règlements, en ce qui concerne le service des signaux.

ART. 44. Ils sont chargés de la gestion des dépôts d'approvisionnements et des outils et ustensiles.

ART. 45. Les chefs de section centralisent, vérifient et coordonnent, dans leur comptabilité, tous les faits de dépense qui résultent des écritures tenues par les sous-chefs de section, surveillants et autres agents placés sous leurs ordres.

ART. 46. Outre les divers états que les chefs de section sont tenus d'adresser périodiquement au chef du service, pour servir de base à la comptabilité de ce fonctionnaire, ils lui font parvenir le de chaque mois un rapport sur l'ensemble de leur service.

Tout événement extraordinaire fait l'objet d'un rapport spécial transmis sur-le-champ au chef du service et au directeur-général.

ART. 47. Ils adressent également, le de chaque mois au chef du service, un précis de leur travail pendant le mois précédent.

CHAPITRE II.

DU SERVICE DE LA TRACTION.

SECTION PREMIÈRE.

DU CHEF DE SERVICE.

ART. 48. Les devoirs et l'autorité du chef du service de la traction s'étendent à tout ce qui concerne les machines en activité et leurs réparations.

ART. 49. Il répartit le matériel et le personnel de la traction d'après les besoins du service.

ART. 50. Il dirige et surveille le service de la conduite des machines.

Il veille à l'exécution des mesures de précaution à observer par les machinistes pour la sécurité des convois.

ART. 51. Il tient la main à ce qu'il y ait constamment, en bon état d'entretien, un nombre de machines suffisant pour le transport des convois, et à ce qu'il soit tiré des machines le meilleur parti possible.

ART. 52. Tous les travaux d'atelier se font sous la direction et la surveillance du chef du service.

ART. 53. Le chef du service veille à ce que les machines, les tenders, les machines fixes, l'outillage ainsi que les appareils des ateliers et des remises reçoivent tous les soins d'entretien courant et les réparations dont ils ont besoin. Il tient la main à ce que les réparations soient faites à temps, avec soin, célérité et économie. Il s'applique à obtenir des machines, par des améliorations successives, le service le plus efficace, le plus sûr et le plus économique.

Toutefois, il ne peut ordonner aucune modification de système, apporter aucun changement important à l'agencement général et aux dimensions des organes d'une machine, ni faire effectuer des travaux de reconstruction partielle ou de transformation aux machines et tenders qu'autant qu'il ait reçu préalablement l'autorisation du directeur général.

Les projets de reconstructions totales et de constructions nouvelles doivent être approuvés par le Ministre, le conseil supérieur entendu.

ART. 54. La mise définitive hors de service de toute machine est prononcée par le Ministre sur le vu du procès-verbal qui est soumis au préalable au conseil supérieur.

Ce procès-verbal est dressé par le chef du service assisté de son inspecteur et du fonctionnaire délégué à cet effet par le directeur général.

ART. 55. Le chef du service veille à l'exécution des commandes adressées aux ateliers de la traction par les agents des autres services.

ART. 56. Il a la direction supérieure de la fabrication du coke et de tout ce qui concerne l'emmagasinage et la distribution du coke et des autres matières combustibles pour le service des machines.

ART. 57. Les dépôts d'approvisionnements de l'arsenal de Malines, des ateliers et des remises sur la ligne, sont placés sous l'autorité et sous la surveillance du chef du service de la traction.

ART. 58. Le chef du service prépare les projets de cahier des charges et les contrats pour tous travaux et fournitures qui concernent le service des machines et les ateliers de réparation.

Il assiste aux adjudications, explique aux concurrents les clauses des cahiers des charges qui pourraient offrir des doutes, et donne ses conclusions sur les résultats obtenus.

ART. 59. Tous les agents attachés, à quelque titre que ce soit, au service des machines, des ateliers et des remises des machines, sont sous les ordres du chef de ce service de la traction.

Les ouvriers employés aux prises d'eau, les nettoyeurs, chargeurs de coke, etc., qui ne sont pas exclusivement affectés à des travaux relatifs au service de la traction, sont sous ses ordres pour tout ce qui concerne spécialement ce service.

ART. 60. Le chef du service dirige et contrôle le service des comptables dans les ateliers, remises, magasins et dépôts, et réunit et coordonne, dans sa comptabilité, les résultats partiels constatés et produits par ces comptables.

ART. 61. Le chef du service est tenu d'inspecter, au moins une fois par mois, tous les ateliers des stations.

Il exerce une surveillance personnelle de tous les jours sur les travaux des ateliers des locomotives de l'arsenal.

ART. 62. Il est tenu de se rendre fréquemment compte de la manière dont se fait le service des machines.

ART. 63. Indépendamment d'un rapport succinct sur l'ensemble de son service, il adresse au directeur général, avant le de chaque mois, les pièces suivantes :

1° État de situation des locomotives ;

2° Consommation par machine, de coke, huile et graisse ; nombre de kilomètres parcourus pendant le mois ; travail des machinistes ;

3° Relevé des locomotives et tenders entrés en réparations ; nature et quantités des travaux effectués ;

4° Relevé des bons de commandes dressés par les agents des différents services et des reçus constatant les dépenses réalisées ;

5° État de situation des approvisionnements ; consommations pendant le mois écoulé et besoins présumés pour le mois suivant ;

6° Nombre des agents employés dans les ateliers, remises, etc., pendant le mois et dépenses afférentes aux diverses catégories de travaux.

Ces pièces sont transmises, par les soins du directeur-général, au conseil supérieur.

SECTION II.

DE L'INSPECTEUR DE LA TRACTION.

ART. 64. L'inspecteur de la traction est sous les ordres immédiats du chef du service.

Il le remplace en cas de tournée, d'empêchement ou de congé.

ART. 65. L'inspecteur de la traction a pour mission spéciale de surveiller le service des machines, les travaux et la comptabilité des ateliers et remises sur la ligne, ainsi que la tenue de la comptabilité des dépôts.

Il est, dans ses tournées, le suppléant du chef du service, dont il prend journalièrement les instructions. Il donne à ce titre des ordres à tous les employés du service.

Il est responsable envers le chef de service des ordres qu'il donne ensuite de son initiative.

ART. 66. L'inspecteur de la traction est tenu de faire, dans chacun des ateliers, remises et dépôts de la ligne, des tournées aussi fréquentes que possible et de se rendre souvent compte de la manière dont se fait le service des machines, soit de jour, soit de nuit.

ART. 67. A chaque tournée dans les ateliers, il s'assure de la présence des ouvriers sur les travaux.

ART. 68. L'inspecteur de la traction est chargé du contrôle journalier des feuilles de route des machinistes.

A mesure qu'il les a contrôlées et paraphées il les remet avec ses observations et ses propositions au chef du service qui statue suivant l'exigence des cas.

Il est tenu, en outre, de vérifier l'exactitude du rapport hebdomadaire des chefs de section du service de la traction.

ART. 69. L'inspecteur de la traction consigne, jour par jour, dans un journal de travail, le résultat de ses inspections.

Le journal de travail de l'inspecteur de la traction est remis, tous les mois, au directeur général et communiqué au conseil supérieur.

SECTION III.

DU CHEF DES ATELIERS DES LOCOMOTIVES A L'ARSENAL.

ART. 70. Le chef des ateliers de l'arsenal est chargé, sous les ordres et le contrôle du chef du service de la traction, de la direction de tous les détails du service des ateliers de l'arsenal et en commande tout le personnel technique.

ART. 71. Il fait la répartition des ouvriers placés sous ses ordres.

ART. 72. Il est responsable, envers le chef de service de la traction, de l'exécution des instructions et règlements, de la police et de la tenue des ateliers, de la bonne exécution des travaux, de l'emploi utile et économique des matières, de l'entretien et de la conservation des outils.

ART. 73. Il fait exécuter les travaux commandés ou autorisés par le chef du service de la traction.

ART. 74. Il veille à ce qu'il soit tenu un compte exact de toutes les dépenses en matières et main-d'œuvre afférentes à chaque catégorie de travaux.

ART. 75. Il est responsable de l'exactitude des rôles de journées et des états d'attachements.

ART. 76. Il passe des marchés avec des ouvriers isolés ou des groupes d'ouvriers, pour l'exécution de travaux à déterminer par le chef du service de la traction.

Toutefois, il doit, même dans le cas de travaux exécutés à marchandage, tenir compte de l'emploi du temps des ouvriers.

ART. 77. Il propose au chef du service de la traction les ouvriers à admettre, ainsi que leur salaire.

ART. 78. Le chef des ateliers a la direction et la surveillance du service contre l'incendie à l'arsenal.

SECTION IV.

DE L'INSPECTEUR DU COKE.

ART. 79. L'inspecteur du coke est placé sous les ordres immédiats du chef de service de la traction et a les détails du service du combustible.

ART. 80. Il est chargé de la direction de tous les travaux relatifs à la fabrication du coke, ainsi que de l'approvisionnement des magasins et dépôts de coke, de houille et de bois de chauffage.

ART. 81. Il est responsable envers le chef de service de la traction de la régularité du service, de la bonne qualité des produits des fours à coke et de la bonne conservation des approvisionnements.

ART. 82. Il tient la main à ce que les livraisons soient effectuées dans les délais déterminés.

ART. 83. Il donne des ordres à tous les agents employés à quelque titre que ce soit, à la fabrication, la conservation et la manutention du combustible.

ART. 84. Il surveille et contrôle la comptabilité des fours à coke, magasins et dépôts et centralise tous les faits de dépense du service.

ART. 85. Toutes les semaines il remet au chef de service un état de situation de chaque magasin et dépôt.

ART. 86. Il tient un journal de travail pendant ses tournées.

Tous les mois, son journal est représenté au directeur général et soumis à l'examen du conseil supérieur.

SECTION V.

DES CHEFS DE SECTION DE LA TRACTION.

ART. 87. Le chemin de fer en ce qui concerne le service de la traction est divisé en sections.

ART. 88. Le service de chaque section est confié à un mécanicien qui porte le titre de chef de section.

ART. 89. Il y a dans chaque section un atelier principal pour les petites réparations des machines et des tenders.

Il y a, en outre, un ou plusieurs ateliers secondaires réservés exclusivement aux travaux d'entretien courant.

ART. 90. Les chefs de section sont chargés, sous les ordres et la surveillance du chef de service de la traction, de tous les détails du service des ateliers établis dans leur section.

Ils règlent et suivent les détails du service journalier des machines en activité sur l'étendue de leur section.

ART. 91. Ils répondent du bon état et de la conservation des machines confiées à leurs soins.

Ils veillent à ce que les machinistes maintiennent leurs machines, par un entretien de tous les instants, dans les meilleures conditions de service possible, et font exécuter, sous leur direction et leur surveillance, les réparations dont les machines ont besoin.

ART. 92. Aucune réparation, autre que celles d'entretien courant, ne peut être faite dans les ateliers des sections, qu'autant qu'elle ne nécessite pas une mise hors de service de la machine de plus de quinze jours.

ART. 93. Les chefs de section sont tenus de prendre, préalablement, les ordres et les instructions du chef de service, pour toute réparation dont la dépense sera évaluée à plus de 200 francs.

Il n'est fait d'exception à cet égard que pour les cas bien constatés d'urgence.

ART. 94. Chacun des chefs de section fait, en cas de nécessité, réparer les machines appartenant à d'autres sections, de passage sur la partie de la ligne où il est en fonctions.

Il en rend compte sur-le-champ au chef de la section à laquelle la machine appartient.

ART. 95. Les chefs de section exécutent les commandes de travaux de réparation dressées par les agents compétents des autres services.

ART. 96. Les chefs de section sont responsables de la police et de la tenue des ateliers et des remises, de la conservation et du bon entretien de l'outillage, des appareils et des ustensiles, de l'utilité et de la qualité des travaux effectués, du bon et économique emploi des matières et de la main-d'œuvre.

ART. 97. Les chefs de section surveillent spécialement le service de la conduite

des machines, sous le rapport de l'économie de la consommation, de la régularité et de la sécurité de la marche des convois.

Ils tiennent la main à ce que les outils et ustensiles des machines soient constamment au complet et bien tenus en état de service.

ART. 98. Ils assurent la bonne exécution des instructions et règlements relatifs aux signaux, et veillent à ce que les machinistes soient toujours pourvus de ce qui leur est nécessaire pour assurer les service des signaux de jour comme de nuit.

ART. 99. Les chefs de section ont la gestion et la responsabilité des dépôts d'approvisionnements établis près des ateliers principaux.

Les contre-mâîtres préposés à la conduite des travaux dans les ateliers secondaires sont responsables, envers les chefs de section, des matières, objets de consommation courante et outils qu'ils reçoivent des dépôts des ateliers principaux.

ART. 100. Les chefs de section commandent tout le personnel des ateliers des dépôts, des remises, de l'alimentation des machines, employé dans leur section, ainsi que les machinistes et chauffeurs d'autres sections qui y sont passagèrement de service.

Toutefois, les hommes de peine employés au service de l'eau, à celui du coke ou aux manœuvres des machines, qui sont affectés en même temps à des travaux concernant le service des stations, sont placés sous les ordres des chefs de station. Ceux-ci reçoivent les instructions du chef de service de la traction pour tout ce qui concerne ce service et tiennent attachement du temps employé par les hommes aux différents services.

ART. 101. Les chefs de section répondent de la bonne exécution des instructions et règlements.

Ils sont personnellement responsables de tout abus, de toute irrégularité ou négligence qu'ils n'ont pas signalés à l'autorité supérieure ou réprimés dans les limites de leurs pouvoirs.

ART. 102. Au moins deux fois par semaine les chefs de section visitent chacun des ateliers et remises de leur section.

ART. 103. Tous les jours les chefs de section adressent au chef de service de la traction les feuilles de route des machinistes.

Ces feuilles indiquent le numéro de la machine, les matières reçues, la nature du travail accompli par la machine, la composition des convois aux diverses stations, les heures de départ et d'arrivée, la cause des retards.

ART. 104. En cas d'accident, ils en rendent compte au chef de service.

Ils dirigent, toutes les fois qu'il sera possible, le service de secours.

ART. 105. Indépendamment des différentes pièces de comptabilité qu'ils sont tenus d'adresser au chef de service, aux jours à fixer et d'après les modèles à prescrire ultérieurement, ils lui transmettent tous les lundis, par le premier convoi, un rapport portant spécialement sur les points suivants :

- 1° Condition des machines en service pendant les huit derniers jours ;
- 2° Machines disponibles pour le service pendant la semaine courante ;
- 3° Machines entrées en réparation et nature des travaux à effectuer ;
- 4° Machines exigeant la rentrée aux ateliers de l'arsenal ;
- 5° Travaux exécutés et conduite du personnel.

ART. 106. Il est adjoint à chacun des chefs de section un employé pour la correspondance, la gestion du magasin et les écritures de comptabilité.

ART. 107. Sont communes aux chefs de section, les dispositions des art. 74, 75, 76 et 77.

CHAPITRE III.

DU SERVICE DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

SECTION PREMIÈRE.

DU CHEF DE SERVICE.

ART. 108. Le chef de service du matériel de transport est chargé de tout ce qui concerne la construction et l'entretien des voitures de toute espèce et de leurs accessoires.

ART. 109. Il est responsable du bon état du matériel de transport.

ART. 110. Il dirige et surveille les travaux d'ateliers. Il en commande tout le personnel et donne des ordres aux agents des autres services pour tout ce qui concerne son service spécial.

ART. 111. Il fait donner au matériel de transport tous les soins d'entretien courant et ordonne les réparations de toute nature.

ART. 112. Toutefois, il ne peut apporter aucune modification à la forme des voitures ou à leur mode de construction, ni faire aucune dépense de renouvellement évaluée à plus de francs, qu'en tant qu'elles aient été autorisées par le directeur général.

ART. 113. Il est personnellement responsable de l'utilité des travaux qu'il ordonne et de la bonne et économique exécution des travaux en général.

ART. 114. Il dirige les constructions nouvelles autorisées par le Ministre.

ART. 115. Il fait exécuter les travaux régulièrement commandés par les agents des autres services.

ART. 116. Il assure la stricte exécution des instructions relatives à la visite et à la levée des voitures.

ART. 117. Le pare de réserve des voitures est confié à sa garde.

ART. 118. La mise définitive hors de service de toute voiture est prononcée par le Ministre sur le vu du procès-verbal, le conseil supérieur entendu.

Les procès-verbaux de mise hors de service sont dressés par le chef de service assisté de son adjoint et d'un fonctionnaire à déléguer par l'administration supérieure.

ART. 119. Le chef de service est tenu de visiter au moins une fois par mois tous les ateliers des voitures dans les stations.

Il exerce une surveillance directe de tous les jours sur les travaux des ateliers des voitures de l'arsenal.

ART. 120. Le . . . de chaque quinzaine il adresse au directeur général :

1° Un relevé, par classe, des voitures entrées en réparation pendant la quinzaine précédente, aux ateliers de l'arsenal et aux ateliers des remises, des voitures réparées et de celle qui restent en réparations ;

2° Un état de situation des travaux de construction ou de reconstruction des voitures.

ART. 121. Le . . . de chaque mois, il transmet au directeur général, qui les représente au conseil supérieur, les pièces suivantes :

1° État de situation des approvisionnements, consommations pendant le mois écoulé et besoins présumés pour le mois suivant ;

2° Relevé des bons de commandes dressés par les agents des différents services et des reçus constatant les dépenses réalisées ;

3° État récapitulatif du mouvement du matériel.

Il est joint à ces pièces un rapport succinct sur l'ensemble du service.

ART. 122. Tous les six mois il fournit au directeur général un état indiquant les dépenses décomposées pour chaque voiture en service.

ART. 123. Les dispositions des art. 57, 58 et 60 concernant le chef de service de la traction, sont communes au chef de service du matériel de transport.

SECTION II.

DE L'INSPECTEUR DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

ART. 124. L'inspecteur du matériel de transport est chargé sous les ordres du chef de service, de surveiller le travail, la tenue et la comptabilité des ateliers des voitures dans les stations.

Il est, dans ses tournées, le suppléant du chef de service et donne, à ce titre, des ordres à tout le personnel.

Il prend journallement les instructions et les ordres du chef de service.

Il est responsable envers le chef de service, des ordres qu'il donne ensuite de son initiative.

ART. 125. L'inspecteur du matériel de transport exerce un contrôle continu sur l'état des voitures dans les stations et sur les voies. Il veille à ce qu'elles soient maintenues, par un entretien de tous les instants et par des réparations faites en temps utile, dans le meilleur état de service possible.

ART. 126. Il veille à ce qu'il ne soit mis en service aucune voiture ou autre objet faisant partie du matériel de transport, qui aurait besoin d'être réparé.

ART. 127. Tous les jours il adresse au chef de service un bulletin de l'emploi de sa journée ainsi qu'un rapport sommaire sur les observations qu'il aura faites et sur les ordres qu'il aura donnés.

Tous les mois les bulletins journaliers de l'inspecteur du matériel sont transmis au directeur général et représentés au conseil supérieur.

ART. 128. En cas de tournée, de congé ou d'empêchement du chef de service, l'inspecteur le remplace.

SECTION III.

DU CHEF DES ATELIERS DES VOITURES.

ART. 129. Le chef des ateliers des voitures est chargé, sous les ordres et le contrôle du chef de service du matériel de transport, de tous les détails des travaux à l'arsenal.

ART. 130. Les dispositions des art. 71, 72, 73, 74, 75 et 76, concernant le chef des ateliers des locomotives, sont communes au chef des ateliers des voitures.

SECTION IV.

DES CHEFS VISITEURS DES VOITURES.

ART. 131. Dans chacune des stations où il y a un dépôt de voitures, un chef visiteur est préposé aux détails du service de la visite et de l'entretien des voitures.

ART. 132. Les chefs visiteurs sont placés sous la surveillance des chefs de station.

Toutefois ils reçoivent directement du chef de service et de l'inspecteur du matériel de transport les ordres et les instructions pour tout ce qui concerne leur service.

ART. 133. Les chefs visiteurs sont responsables des détails de leur service qui comprend :

1° La surveillance à exercer sur tout le matériel de transport en service ou en réserve dans la station ;

2° La distribution et la surveillance des travaux de l'atelier ;

3° La tenue des écritures.

ART. 134. Les chefs visiteurs sont tenus de s'assurer, à l'arrivée de chaque convoi, si toutes les parties des voitures sont en bon état.

Tout défaut découvert en route à une voiture leur est signalé par les chefs de convoi.

ART. 135. Lorsque dans une station de passage, le chef visiteur découvre une déféctuosité à une des voitures, il y porte remède immédiatement, si le temps le lui permet ; sinon il la signale au chef de station qui est tenu, dans le cas où la déféctuosité serait de nature à occasionner un accident ou des dégradations plus importantes, de faire retirer la voiture du convoi.

ART. 136. Il est interdit de faire entrer dans la composition d'un convoi, aucune voiture qui aurait été marquée par le chef visiteur comme devant être réparée.

ART. 137. L'entretien courant des voitures se fait dans les stations. Cet entretien comprend la réparation et le remplacement des pièces suivantes : Les coussinets d'essieu, les boîtes à graisse et leurs couvercles ; les brides de ressort, leurs écrous ; les feuilles et les manottes des ressorts ; les tirants du train et leurs boulons ; les poires et les supports des buttoirs ; leurs tampons et leurs tiges ; les feuilles, les étriers et les guides des ressorts de buttoir ; les chaînes d'attache et de sûreté ; les tendeurs ; les tiges, les triangles, vis et blocs de freins ; les marchepieds et les porte-lanternes ; les boutons et accessoires divers ; les parties du plancher et de l'encadrement qui sont faiblement détériorées ; les glaces de voitures pour voyageurs et leurs encadrements.

ART. 138. Lorsque l'état d'une voiture ou d'une de ses parties nécessite des réparations autres que celles détaillées au précédent article, la voiture ou la pièce à réparer est envoyée aux ateliers de l'arsenal. Le chef de station effectue cet envoi et indique sur le bulletin d'expédition la nature de l'avarie.

ART. 139. Le chef visiteur signale immédiatement au chef de station toute négligence qu'il reconnaît dans le nettoyage et le graissage des voitures.

ART. 140. Lorsqu'il n'y a pas d'atelier pour l'entretien des voitures dans une station, le chef de station est responsable du bon état de service des voitures de réserve qui y sont stationnées.

Toutes les fois que l'état d'une voiture réclame des travaux d'entretien ou de

réparation, ou qu'une voiture est abandonnée dans la station pour cause de défectuosité, le chef de station est tenu, d'après la nature des travaux à y exécuter, de l'envoyer à l'atelier le plus voisin ou aux ateliers de l'arsenal.

ART. 141. Le chef visiteur est responsable de l'outillage de l'atelier et des objets d'approvisionnement qui lui sont confiés.

Il est également responsable envers le chef de service de la bonne exécution des règlements, instructions et ordres, de la police et de la bonne tenue de l'atelier, ainsi que de la qualité et de l'utilité des travaux effectués.

ART. 142. Il répond de l'exactitude des rôles de journées et des états d'attachements.

ART. 143. Les chefs-visiteurs sont autorisés à délivrer des bons de commandes aux ateliers de la traction, pour l'exécution des travaux énumérés à l'art. 137.

ART. 144. Indépendamment des pièces de comptabilité qu'ils auront à fournir aux époques à déterminer ultérieurement, les chefs-visiteurs adressent, tous les jours, par le premier convoi, au chef de service du matériel, un état des voitures qui ont besoin d'être réparées, des réparations effectuées et des voitures remises en service.

CHAPITRE IV.

DU SERVICE DU MOUVEMENT.

SECTION I.

DU CHEF DE SERVICE.

ART. 145. Les attributions spéciales du chef de service du mouvement sont : La perception du prix de transport des voyageurs ; l'enregistrement et la perception du prix de transport ; le chargement et le déchargement des bagages ; le service des convois en général ; la répartition du personnel et du matériel des convois ; l'organisation de convois spéciaux et extraordinaires ; la tenue et la police des stations, salles d'attente et buffets-restaurants ; la police des abords des stations, voitures de place et commissionnaires ; l'éclairage des stations et de leurs abords ; les services de messageries et de bateaux à vapeur en correspondance avec le chemin de fer, les objets trouvés et les réclamations pour bagages et objets perdus ; l'exécution des conventions en ce qui concerne le matériel de transport et le service des voyageurs avec les chemins de fer concédés et étrangers.

ART. 146. Le chef de service est chargé du service des marchandises depuis l'acceptation par ses agents, de la feuille de route après le chargement, jusqu'à sa remise aux agents du service des marchandises avant le déchargement, à la station de destination.

ART. 147. Sont confiés à la direction et à la surveillance du chef de service, la composition, l'éclairage et le graissage des convois en général, le nettoyage des voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs, tout ce qui concerne les manœuvres dans les stations, le départ, la circulation et l'arrivée des convois, le contrôle des coupons dans les voitures, le service des signaux dans les stations et à leurs abords, les signaux des convois, la manœuvre des aiguilles, etc.

ART. 148. Le chef de service exerce une autorité supérieure sur tout agent

attaché, à quelque titre que ce soit, aux stations, à moins qu'il ne soit exclusivement affecté à des travaux qui concernent un autre service.

L'agent mixte n'est sous les ordres du chef d'un autre service que pour ce qui concerne spécialement les travaux relatifs à ce service.

ART. 149. Dans les stations où le travail concernant le service du mouvement des marchandises et des postes est confié aux mêmes employés, la direction et la police des bureaux appartiennent au chef de service du mouvement.

L'autorité du chef du service des marchandises et de celui des postes est restreinte aux écritures et aux comptes relatifs à leur service respectif.

ART. 150. Tout le personnel des convois, y compris les gardes-freinsgraisseurs, est placé sous les ordres du chef de service du mouvement.

Les machinistes sont sous son autorité pour tout ce qui concerne les manœuvres des locomotives dans les stations et sur la voie.

ART. 151. Les dépôts d'approvisionnements pour les besoins du service des stations et des convois, sont administrés sous les ordres et la surveillance du chef de service du mouvement, par les chefs de station.

ART. 152. La surveillance des écritures des comptables, en ce qui concerne le service du mouvement, fait partie des attributions du chef de ce service.

Toutefois, la vérification à fond de la comptabilité des divers agents comptables est faite par les agents du service de contrôle.

ART. 153. Le chef de service du mouvement est entendu sur toute demande de transport de voyageurs à prix réduit.

ART. 154. Il est tenu de transmettre avant le . . de chaque mois, au directeur général les renseignements suivants :

- 1° Nombre et qualité des agents du service du mouvement employés pendant le mois et dépenses afférentes à chaque partie de l'exploitation ;
- 2° Relevé des convois spéciaux et extraordinaires ;
- 3° Relevé et cause des retards des convois ;
- 4° Réclamations et plaintes formées par les voyageurs contre l'administration et contre ses agents ;
- 5° Accidents et faits graves arrivés dans les convois ;
- 6° Situation des approvisionnements ; consommations de toute nature.

Il remet, en outre, au directeur général, pour être transmis au conseil supérieur, avec les pièces indiquées ci-dessus, un rapport sommaire sur l'état général du service, sur les modifications à y apporter et sur les travaux à faire.

SECTION II.

DE L'INSPECTEUR DU MOUVEMENT.

ART. 155. L'inspecteur du mouvement est sous les ordres immédiats du chef de service.

Il est chargé spécialement :

- 1° De la surveillance du service des convois et du personnel qui y est directement affecté ;
- 2° Du contrôle des rapports journaliers des chefs de station et des chefs de convoi ;

3° De l'instruction de toute faute grave contre la discipline, de la part des agents du service.

En outre, il est appelé à seconder le chef de service dans la surveillance des autres parties du service.

Il le remplace en cas de tournée, de congé ou d'empêchement.

ART. 156. Il soumet journellement au chef de service avec ses observations et ses conclusions sur les mesures à prendre, après les avoir examinés et paraphés, les rapports des chefs de station et des chefs de convoi.

ART. 157. Après le dépouillement et l'enregistrement des faits relatifs au service du mouvement, consignés dans les rapports des chefs de convoi et au plus tard dans la huitaine, ces pièces sont transmises, par les soins de l'inspecteur du mouvement, au chef de service du matériel de transport.

ART. 158. L'inspecteur du mouvement visite au moins une fois tous les huit jours, après avoir pris les instructions du chef de service, les diverses lignes du chemin de fer.

Il s'entend avec les chefs de district et de station, sur les mesures que l'intérêt du service exige, et donne, dans les limites de la délégation qu'il a reçue, l'ordre de les exécuter.

Il propose au chef du service toute décision à prendre au delà des limites de cette délégation.

En cas d'urgence, il prend, sous sa responsabilité, toutes les mesures provisoires que comporte l'état des choses, sauf à en rendre compte immédiatement au chef de service.

ART. 159. Il rend compte au chef de service du mouvement de toutes les irrégularités qu'il reconnaît dans le service, et les réprime dans les limites de son pouvoir disciplinaire. Il exerce spécialement une surveillance assidue sur tous les faits qui pourraient compromettre la régularité ou la sûreté des convois.

ART. 160. Il fait des propositions au chef de service concernant la répartition des chefs de convoi, gardes-convois et gardes-freins-graisseurs.

ART. 161. Il certifie les états de salaires des agents employés au service des convois et payés à la journée.

ART. 162. Il donne dans ses tournées des ordres à tous les agents du service des convois.

ART. 163. Les machinistes sont placés sous son autorité pour tout ce qui concerne les manœuvres.

Il est responsable, envers le chef de service du mouvement, de tous les ordres qu'il donne ensuite de son initiative.

ART. 164. L'inspecteur du mouvement propose au chef de service les changements et les améliorations qu'il conviendrait d'apporter aux détails du service.

ART. 165. Il tient un journal de ses tournées.

Il représente son journal, après chaque tournée, au chef de service.

Tous les mois le journal de l'inspecteur du mouvement est remis au directeur général et transmis par celui-ci, au conseil supérieur.

CHAPITRE V.

DU SERVICE DES MARCHANDISES.

SECTION PREMIÈRE.

DU CHEF DE SERVICE.

ART. 166. Les attributions spéciales du chef de service des marchandises, sont : — La prise à domicile, l'acceptation, l'inscription, le chargement et le déchargement des marchandises ; les mêmes opérations en ce qui concerne les équipages, chevaux, bestiaux et finances ; l'application des tarifs et la perception des taxes ; les débours et les remboursements en retour ; l'emmagasinage et les avis d'arrivée ; le camionnage, le factage et la remise à domicile ; les déclarations en matière de douane et d'octroi ; l'exécution des conventions faites avec les chemins de fer concédés, étrangers et avec les autres entreprises de transport ; la conservation des bâches ; le nettoyage des wagons à marchandises ; la direction et la police des bureaux de marchandises ; le commandement des agents spéciaux du service des marchandises et des agents mixtes en ce qui concerne ce service ; la vérification des écritures ; les enquêtes immédiates ; l'instruction des plaintes et réclamations.

ART. 167. Le chef de service des marchandises est responsable de la régularité, de l'exactitude et de la célérité du service.

ART. 168. Il instruit toutes les réclamations pour marchandises perdues, avariées ou retardées, et donne son avis au directeur général sur les indemnités à accorder.

ART. 169. Il applique ses soins à étendre le trafic des marchandises.

L'exécution de toutes les mesures relatives à cet objet, lui est confiée ; il provoque celles qu'il serait utile d'adopter.

ART. 170. Le chef de service des marchandises est tenu de transmettre avant le . . de chaque mois, au directeur général, les pièces suivantes :

1° État récapitulatif des agents affectés, dans chaque station, exclusivement au service des marchandises ;

2° Relevé des chargements et déchargements effectués par les employés des stations et par les expéditeurs et les destinataires ;

3° État des pertes et avaries ;

4° Plaintes et réclamations faites contre le service des marchandises ;

5° Consommations de toute nature ;

6° Observations sommaires sur l'état général du service et sur les améliorations qu'il conviendrait d'y apporter.

Ces pièces seront soumises au conseil supérieur.

SECTION II.

DE L'INSPECTEUR DU SERVICE DES MARCHANDISES.

ART. 171. Un inspecteur est attaché au service des marchandises ; il est placé sous les ordres immédiats du chef de service.

ART. 172. L'inspecteur est chargé de la surveillance du service et du personnel qui y est affecté.

Il s'occupe spécialement des litiges et réclamations pour marchandises perdues, avariées ou retardées.

Il assiste le chef de service dans la recherche des moyens d'étendre le trafic des marchandises et entretient, dans ce but, de fréquents rapports avec le commerce, l'industrie et les entreprises de transport à l'étranger.

ART. 173. L'inspecteur donne, dans les limites des pouvoirs qu'il a reçus, des ordres à tous les agents du service.

Il est responsable envers le chef du service des ordres qu'il donne ensuite de son initiative.

ART. 174. Il rend compte au chef du service de toutes les irrégularités qu'il reconnaît dans le service, et les réprime dans les limites de son pouvoir disciplinaire.

ART. 175. En cas de tournée, de congé ou de maladie, le chef de service des marchandises est remplacé par l'inspecteur.

ART. 176. Sont applicables à l'inspecteur du service des marchandises les articles 158, 164 et 165, relatifs aux devoirs de l'inspecteur du mouvement.

CHAPITRE VI.

DES CHEFS DE DISTRICT.

ART. 177. Le chemin de fer, en ce qui concerne la surveillance du service du mouvement et du service des marchandises, est divisé en . . . districts formés ainsi qu'il suit : . . .

ART. 178. Le service de chaque district est confié à un agent qui prend le titre de chef de district.

ART. 179. La résidence des chefs de district est fixée comme suit :

ART. 180. Les chefs de district sont sous les ordres des chefs de service du mouvement et des marchandises.

ART. 181. Le service des chefs de district est de tous les jours et de tous les instants ; ils suivent tous les faits de l'exploitation dans l'étendue de leurs districts. Ils assurent la bonne exécution des lois, règlements, arrêtés, instructions et décisions de l'autorité supérieure. Ils tiennent la main à ce que tous les agents sous leurs ordres remplissent leurs devoirs le plus ponctuellement possible.

ART. 182. La surveillance des chefs de district s'étend à tous les détails du service du mouvement et du service des marchandises.

ART. 183. Ils surveillent les opérations relatives à la distribution des coupons, l'inscription, le chargement et le déchargement des bagages et des marchandises, l'emmagasinage, le factage, le camionnage et les déclarations en douane.

Ils s'assurent que les rapports des correspondants avec l'administration sont bien exécutés, que les tarifs sont bien appliqués et que les débours et les remboursements sont exacts et justifiés.

ART. 184. Ils tiennent la main à ce que les prescriptions concernant la bonne tenue et la police des stations et de leurs abords, ainsi que les conditions des

charges pour le service des buffets-restaurants, etc., soient rigoureusement observées.

ART. 185. Ils surveillent la composition des convois, la propreté, la conservation et l'emploi utile du matériel de transport, et s'assurent que les stations de leur district soient pourvues, en temps utile, du matériel nécessaire pour les besoins journaliers du service.

ART. 186. Ils tiennent la main à l'exécution ponctuelle de toutes les mesures qui concernent la sécurité de la marche des convois.

ART. 187. Ils veillent à la régularité des départs et des arrivées des convois.

ART. 188. Ils sont chargés de la surveillance du service du personnel des convois; ils s'assurent que les ustensiles, signaux et appareils, dont les convois doivent être pourvus, sont au complet, contrôlent les gardes en marche et vérifient leurs registres et leurs rapports.

ART. 189. Ils veillent à ce qu'il ne se produise pas d'abus pour la circulation et le transport en franchise.

ART. 190. Toutes les fois qu'ils se rendent dans une station de leur district, ils vérifient les registres destinés à recevoir les réclamations des voyageurs, l'état des colis inscrits sur feuilles et manquant à l'arrivée et celui des articles dévoyés ou sans adresse, les réclamations pour pertes ou avaries et pour marchandises retardées, le livre du mouvement, les cahiers d'émarginement des permissionnaires ainsi que le journal de la station.

Ils constatent, de temps à autre, si les articles restant en magasin représentent le chiffre du débit de la station.

ART. 191. Ils ont la surveillance des dépôts d'approvisionnement pour le service des stations et des convois; ils veillent à l'emploi économique des matières et des imprimés, et à ce que les consommations soient constatées avec soin, dans les formes prescrites.

ART. 192. Les chefs de district sont tenus de vérifier, au moins une fois par mois, les écritures tenues par les divers comptables du service des voyageurs et de celui des marchandises dans leur district.

ART. 193. Ils donnent sur l'application des taxes et généralement sur toutes les parties de la comptabilité, les conseils et les explications dont les employés ont besoin.

ART. 194. Toutes les fois que le recouvrement du port et des débours d'un article souffre des difficultés que l'agent comptable ne peut pas lever, il doit immédiatement en être donné avis au chef de district.

ART. 195. En cas d'accident grave, le chef de district se transporte le plus promptement possible sur le lieu de l'accident et en constate les circonstances par un procès-verbal, qu'il transmet, sans délai, au chef de service du mouvement.

Il est tenu, en outre, d'en avertir sur-le-champ, par une dépêche télégraphique, le directeur général et le chef de service du mouvement. Il en est de même toutes les fois qu'il arrive un événement extraordinaire.

ART. 196. Les chefs de district certifient les états de salaires des agents du service du mouvement et de celui des marchandises dans les stations et payés à la journée.

ART. 197. Ils agrément les ouvriers extraordinaires, nécessités par un accrois-

sement momentané de travail et présentés par les chefs de station et proposent le renvoi de ceux jugés incapables.

ART. 198. Au moins deux fois par mois, ils font faire devant eux, dans chacune des stations de leur district, l'appel du personnel placé sous leurs ordres.

ART. 199. Ils veillent à ce qu'aucun agent ne soit affecté à des occupations personnelles ou domestiques.

ART. 200. Ils tiennent la main à ce que les prescriptions concernant la tenue uniforme du personnel soient rigoureusement observées; ils exigent qu'en service tous les employés portent les insignes de leurs fonctions.

ART. 201. Ils s'assurent que les employés des stations et des convois s'acquittent de leurs devoirs avec la politesse convenable envers le public.

ART. 202. Ils dénoncent dans leurs rapports journaliers au chef de service que la chose concerne, toute contravention aux lois, règlements, instructions, etc., qu'ils reconnaissent.

Ils signalent et punissent, le cas échéant, dans les limites des pouvoirs qui leur sont confiés, toute faute commise contre la discipline.

ART. 203. Ils sont responsables de la non-dénomination ou de la non-répression de tout abus, de toute irrégularité, inexactitude, négligence ou autre faute de la part de leurs subordonnés.

ART. 204. Tous les jours ils adressent aux chefs de service du mouvement et des marchandises, un rapport succinct sur l'emploi de leur journée et sur tous les faits qui intéressent leur service respectif.

ART. 205. Ils ont soin de signaler les défauts qu'ils reconnaissent dans les détails du service et de constater les changements et les améliorations qu'il conviendrait d'y apporter.

ART. 206. Ils prennent, en cas d'urgence, toutes les mesures provisoires que comporte l'état des choses. Ils sont tenus d'en rendre compte sur-le-champ au chef de service que la chose concerne.

ART. 207. Les chefs de district reçoivent journellement, par le premier convoi, des chefs de station, un double du rapport que ceux-ci sont tenus de faire aux chefs de service sur tout ce qui s'est passé dans leur station.

ART. 208. Tous les mois ils adressent au chef de service du mouvement et à celui des marchandises, un rapport spécial sur le personnel employé dans leur district. Ils signalent les agents qui se sont acquittés de leurs devoirs avec le plus de zèle, d'activité et d'intelligence, ainsi que ceux qui ne remplissent pas d'une manière satisfaisante les conditions de leur emploi.

ART. 209. Les chefs de district ne peuvent s'éloigner, sans autorisation des chefs des deux services, du territoire de leur district.

Toutefois, lorsqu'il arrive un accident grave à un convoi, dans un district voisin à proximité de la partie de la ligne où un chef de district se trouve, celui-ci est tenu de se transporter immédiatement sur le lieu de l'accident et prend, en l'absence du chef de district où l'événement s'est passé, toutes les mesures et précautions indispensables.

ART. 210. Un garde-contrôleur est attaché à chacun des chefs de district, pour être utilisé selon les besoins du service.

CHAPITRE VII.

DU SERVICE DES POSTES.

SECTION I.

DU CHEF DE SERVICE.

ART. 211. Les attributions du chef de service des postes sont :

Tout ce qui concerne la réception, le transport et la distribution des lettres, ouvrages périodiques, journaux, imprimés, livres brochés, catalogues et prospectus sous bandes, échantillons de marchandises, articles d'argent, ainsi que les colis de 10 kilogrammes et moins, en destination d'un bureau en dehors du chemin de fer ; l'application des tarifs et la perception des taxes ; l'exécution des conventions et traités avec les offices étrangers et autres correspondants ; l'exécution des cahiers des charges des entreprises de services ; l'ordre intérieur des bureaux de perception et de distribution ainsi que des bureaux ambulants et la répartition du travail ; la répartition du personnel des bureaux ambulants ; la direction et la surveillance des agents attachés, à quelque titre que ce soit, au service des postes ; le matériel, les contraventions, les plaintes, les réclamations, les pertes et les avaries ; les enquêtes, l'instruction des demandes et réclamations relatives aux franchises et contre-seings, la régularisation du service par estafettes, la surveillance des relais et des messageries, la vérification et le visa des pièces de dépenses.

ART. 212. Le chef de service des postes assure la bonne exécution des actes de l'autorité supérieure et répond de la régularité et de la célérité du service dans toutes ses parties.

Il tient la main à l'emploi économique des fournitures de bureau et des matières.

ART. 213. Toutes les fois qu'il y a urgence, il prend telles mesures qu'il juge convenables, soit pour faire cesser des irrégularités, soit pour assurer le service, sauf à en rendre compte, le plus promptement possible, au directeur général.

ART. 214. Il propose au directeur général les modifications à apporter à l'organisation du service ; l'établissement et la suppression de bureaux, la création de rapports de bureau à bureau, l'établissement de relais de poste, la fixation des distances, les projets de cahiers des charges pour l'adjudication des services par entreprise, la création des services d'affluents.

ART. 215. Le chef de service des postes est tenu de remettre avant le . . . de chaque mois, les pièces suivantes :

1° État général des recettes et dépenses des bureaux pendant le mois ; -

2° État des moins trouvés sur le compte des divers bureaux ;

3° État des pertes et avaries ;

4° Relevé des irrégularités qui ont été reconnues et des plaintes faites contre l'administration ;

5° Rapport succinct sur la situation du service et les améliorations qui pourraient y être introduites.

Ces pièces sont transmises au conseil supérieur ; il y est joint le journal de travail de l'inspecteur des postes ainsi que les pièces des opérations actives des agents de surveillance.

SECTION II.

DE L'INSPECTEUR DES POSTES.

ART. 216. Un inspecteur est attaché au chef de service des postes.

ART. 217. L'inspecteur des postes est spécialement chargé de la surveillance du service en province.

Il remplace le chef de service, en cas d'absence ou d'empêchement.

ART. 218. L'inspecteur des postes reçoit ses ordres de tournée du chef de service.

Il remplit les missions spéciales qui lui sont confiées directement par le directeur général.

ART. 219. Dans ses tournées il recherche spécialement si la comptabilité est tenue régulièrement et si les agents de surveillance des postes remplissent leurs devoirs avec zèle et intelligence.

ART. 220. Il est chargé de l'instruction de toutes les plaintes contre les agents du service.

ART. 221. Sauf les cas d'urgence ou de délégation, l'inspecteur des postes en tournée ou en mission ne donne pas d'ordre.

Lorsqu'il prend, ensuite de son initiative, des mesures extraordinaires soit pour faire cesser des irrégularités, soit pour assurer le service, il en rend compte immédiatement au chef de service des postes.

Il est responsable envers le chef de service de tous les ordres qu'il donne ensuite de son initiative.

ART. 222. Toutes les fois que l'inspecteur des postes est en tournée générale, il adresse au chef de service ses procès-verbaux de tournée au fur et à mesure de ses inspections et vérifications.

Les procès-verbaux de tournée générale de l'inspecteur sont transmis au directeur général par le chef du service qui y ajoute ses observations.

ART. 223. L'inspecteur des postes dénonce immédiatement au chef du service toute irrégularité ou abus qu'il reconnaît dans ses tournées générales ou particulières et les réprime, le cas échéant, dans les limites de ses pouvoirs.

Il est responsable de toute faute qu'il n'aurait point dénoncée ou réprimée.

ART. 224. L'inspecteur des postes tient, lorsqu'il est en tournée, un journal de travail.

Il représente son journal, après chaque tournée, au chef du service.

SECTION III.

DES AGENTS DE SURVEILLANCE DES POSTES.

ART. 225. Il y a, dans chaque province, un employé chargé de la surveillance de toutes les parties du service des postes.

Les employés chargés de surveiller le service des postes dans les provinces portent le titre d'agent de surveillance.

Ils sont placés sous les ordres immédiats du chef de service.

ART. 226. Les fonctions des agents de surveillance sont essentiellement actives. Elles consistent à maintenir la stricte exécution des lois, arrêtés, instructions et règlements, à rendre le service des postes le plus régulier possible et à garantir les intérêts du Trésor.

ART. 227. Les agents de surveillance des postes justifient, chaque mois, dans leur journal de travail, d'au moins vingt jours de tournée hors de leur résidence.

ART. 228. Ils veillent à ce que le service des transports se fasse avec régularité. Ils signalent au chef de service des postes tout ce qu'ils remarquent de contraire à la célérité et à la sûreté du service de la part des courriers, messagers-piétons et entrepreneurs.

Ils tiennent la main à ce que tout retard soit constaté et qu'il en soit fait rapport au chef de service.

ART. 229. Ils s'assurent de l'exactitude des distributions à domicile et de la régularité dans la levée des boîtes. Ils examinent si les facteurs remplissent strictement leurs devoirs et se conforment aux instructions et aux règlements.

ART. 230. Ils tiennent la main à l'exécution rigoureuse de toutes les mesures qui concernent l'ouverture et la clôture, l'ordre intérieur et la police des bureaux et à l'observation ponctuelle des formalités prescrites par les règlements.

ART. 231. Ils surveillent tout le personnel attaché au service tant sous le rapport de la moralité et de la conduite que sous celui du zèle et de l'aptitude.

ART. 232. Ils tiennent la main à ce qu'aucun facteur ou autre agent inférieur ne soit affecté à des occupations domestiques et à ce que les prescriptions concernant la tenue uniforme des courriers, facteurs et messagers-piétons soient bien observées.

ART. 233. Ils donnent aux employés, sur la tenue de la comptabilité et généralement sur toutes les parties du service, toutes les instructions dont ils peuvent avoir besoin.

ART. 234. Ils surveillent la conservation du matériel et l'emploi économique des imprimés.

ART. 235. Ils sont chargés de la surveillance, dans les provinces, du service de correspondance avec le chemin de fer. Ils s'assurent que les correspondants remplissent exactement les conditions des cahiers des charges et que le service se fait avec célérité et régularité.

ART. 236. Ils surveillent le service des relais et des messageries.

ART. 237. Indépendamment du devoir qui leur est imposé par l'art. 2 de la loi du 29 août 1790, ils sont tenus de dénoncer, sur-le-champ, au chef de service, toute irrégularité grave et tout abus qu'ils reconnaissent dans le service.

Ils prennent provisoirement pour les faire cesser, les mesures que les circonstances réclament.

ART. 238. Ils rendent compte au chef de service, en les signalant dans leur journal, de toute contravention aux instructions et aux ordres de l'autorité supérieure et autre manquement contre les devoirs.

Ils punissent immédiatement, dans les limites de leur pouvoir disciplinaire, toute faute qu'ils reconnaissent dans l'exécution du service.

ART. 239. Ils veillent à la répression du transport frauduleux des lettres.

ART. 240. Indépendamment de la surveillance générale qui leur est attribuée sur toutes les parties du service, ils remplissent les missions qui leur sont données soit directement par le directeur général, soit par le chef de service.

Ils peuvent être désignés pour les installations dans les établissements des postes de la province à laquelle ils sont attachés.

ART. 241. Les agents de surveillance du service des postes ont soin de signaler les améliorations de détail, qu'il conviendrait d'introduire dans le service des bureaux de leur province.

ART. 242. Indépendamment des rapports spéciaux qu'ils sont tenus d'adresser au directeur de service des postes, toutes les fois qu'il arrive un fait extraordinaire comportant une décision de l'autorité supérieure, les agents de surveillance lui soumettent, tous les 15 jours, un extrait de leur journal de travail contenant le précis de toutes leurs opérations actives.

CHAPITRE VIII.

DU SERVICE DES TÉLÉGRAPHES.

ART. 243. Le service des télégraphes est dirigé personnellement par le directeur général.

La surveillance des lignes et bureaux est confiée à un fonctionnaire portant le titre d'inspecteur des télégraphes.

ART. 244. Les attributions principales de l'inspecteur des télégraphes, sont : La surveillance de l'entretien des lignes et des appareils télégraphiques ; la surveillance et l'instruction du personnel ; la direction et la police des bureaux ; la régularité de l'expédition des dépêches ; l'instruction des réclamations ; les enquêtes ; la vérification et le visa des pièces de dépenses, etc.

ART. 245. L'inspecteur des télégraphes donne, dans les limites de la délégation qu'il a reçue du directeur général, des ordres à tous les employés attachés, à quelque titre que ce soit, au service de la télégraphie.

Il donne des ordres aux chefs de section et agents subalternes du service de la voie, en ce qui concerne l'entretien et la surveillance des lignes télégraphiques.

ART. 246. Il adresse des bons de commande aux chefs des ateliers de l'arsenal et des stations pour les réparations à effectuer.

ART. 247. Lorsqu'il y a urgence, les chefs de section et surveillants de la voie font exécuter d'initiative les réparations nécessaires.

Ils se font délivrer, par les dépôts, les objets dont ils ont besoin et font exécuter par les ateliers, les travaux reconnus nécessaires. Ils sont autorisés à délivrer à cet effet des bons de commande.

ART. 248. L'inspecteur des télégraphes veille à ce qu'il y ait constamment sur les lignes des approvisionnements suffisants pour parer à toute éventualité.

ART. 249. Il fait les tournées nécessaires à son service.

Il vérifie dans ses tournées, les écritures concernant le service des télégraphes.

ART. 250. Les chefs de station font parvenir au directeur général les documents suivants :

1° Les souches de transmission des dépêches ayant cinq jours de date. Ils y joignent les minutes correspondantes des dépêches signées par les expéditeurs et les minutes des dépêches de service ;

2° Tous les jours, sous forme d'extrait, une copie du journal de transmission des dépêches taxées et du journal de réception et de passage des dépêches ainsi que des réponses dont la taxe a été perçue à destination.

ART. 251. L'inspecteur des télégraphes présente, à la fin de chaque mois, au

directeur général, qui le transmet au conseil supérieur, un rapport sur toutes les parties du service.

ART. 252. Un fonctionnaire ayant rang de sous-inspecteur, est adjoint à l'inspecteur pour le seconder dans la surveillance du service.

CHAPITRE IX.

DES COMMISSIONS.

ART. 253. Les commissions spéciales instituées près des divers services sont les suivantes :

1° La commission de réception du matériel qui est chargée de la réception de toutes les fournitures d'objets de consommation et de matériel effectuées au magasin central ;

2° La commission de réception des rails et accessoires de la voie qui est chargée de la réception, conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges et contrats, des billes, rails, clavettes, coins en bois, coussinets, etc. ;

3° La commission de réception du combustible ;

4° La commission de réception des papiers et fournitures de bureau ;

5° La commission de la masse d'habillement.

ART. 254. Il est institué d'autres commissions chaque fois que l'utilité en est reconnue.

ART. 255. Le Ministre arrête la composition des commissions de réception, le conseil supérieur entendu.

N° 27.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 27 février 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'Etat.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITARELS, TESCH et VANDERSWEEP, *Secrétaire.*

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT déclare la discussion ouverte sur le chapitre I^{er} du titre I^{er} de la

deuxième partie du projet de réorganisation de l'administration des chemins de fer. Ce chapitre traite du service de la voie⁽¹⁾.

Une discussion générale, à laquelle tous les membres prennent part, s'engage sur l'organisation de ce service, les attributions du directeur de la voie et son personnel, ainsi que sur l'état actuel de ce service au chemin de fer de l'État, comparé à celui des chemins de fer anglais et notamment du *South Eastern railway*.

A la suite de cette discussion, l'art. 4 est admis avec les modifications suivantes :

Les mots : *Directeur spécial*, sont substitués à ceux : *chef de service* ; le pronom possessif *ses*, placé devant *dépendances*, est remplacé par *leurs* ; et, sur la proposition de M. de Lannoy, les mots : *et autres constructions* sont intercalés entre le mot : *bâtiments* et ceux : *des stations*.

Art. 5.

Au premier paragraphe, M. Quoilin propose la suppression de l'adverbe *également*.

M. DE LANNOY propose la suppression des mots : *travaux de*, placés devant ceux : *construction nouvelle*, ceux-ci étant, dans ce cas, mis au pluriel.

Ces propositions sont adoptées.

Plusieurs membres proposent la suppression du deuxième paragraphe.

M. MASUI se prononce pour le maintien de ce paragraphe. Il dit qu'il se présentera des cas où, pour des travaux d'une grande importance, il faudra recourir à la coopération d'ingénieurs en chef ou d'architectes que l'on ne pourrait pas convenablement placer sous les ordres du directeur de la voie, qui sera d'ailleurs trop absorbé par son service ordinaire pour pouvoir s'occuper de constructions extraordinaires.

M. SPITAELS critique l'organisation des services spéciaux ; l'honorable membre voudrait que tous les travaux du chemin de fer fussent exécutés, autant que possible, sous la direction du chef du service de la voie.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait remarquer, de son côté, que les stipulations du deuxième paragraphe ne s'appliquent pas à des constructions nouvelles en dehors du chemin de fer, tel que l'établissement de lignes nouvelles à adjoindre au réseau de l'État, mais simplement aux travaux de parachèvement et d'amélioration des lignes existantes. Il pense que le directeur de la voie sera plus compétent, en cette matière, que des ingénieurs étrangers au service d'exploitation.

M. MASUI présente de nouvelles considérations à l'appui de son opinion ; l'honorable membre craint que par la suppression du paragraphe en discussion, on n'enlève en quelque sorte au Ministre la faculté de confier l'exécution de travaux d'une grande importance à des fonctionnaires spéciaux. Toutefois, sur l'observation de M. le Président, que le Ministre pourra toujours user de cette faculté dans des cas donnés, M. Masui n'insiste pas, et la suppression du deuxième paragraphe est admise à l'unanimité.

M. QUOILIN fait remarquer qu'au lieu de faire de chacune des diverses attributions du directeur de la voie, l'objet d'un article spécial, il serait préférable de

(1) Voir l'annexe au procès-verbal n° 26 p. 157.

les réunir toutes en un seul article dont elles formeraient autant de paragraphes différents.

Le sous-comité, admettant l'observation de M. Quoilin, décide qu'elle sera consignée au procès-verbal pour que la commission qui sera chargée de faire un travail d'ensemble des articles qui auront été admis par le sous-comité puisse y avoir égard.

Il est convenu, en outre, que cette commission aura à examiner quels sont ceux de ces articles qui devront figurer dans l'arrêté d'organisation et ceux qui devront entrer dans un règlement d'ordre intérieur.

Art. 6.

M. QUOILIN pense qu'un arrêté organique ou règlement, doit indiquer ce que les fonctionnaires peuvent faire et non pas ce qu'ils n'ont pas le droit de faire ; qu'en conséquence on doit modifier la rédaction du deuxième paragraphe de cet article.

M. TESCH propose de rédiger ce paragraphe comme suit :

« *Dans le cas d'urgence extrême, il fait exécuter, sous sa responsabilité, les travaux que les circonstances exigent.* »

Cette rédaction est adoptée.

Les mots : *sous sa responsabilité*, sont supprimés au premier paragraphe, et, sur la proposition de M. Masui ceux : *autorisations accordées par le Ministre*, sont substitués à ceux : *crédits alloués dans la sous-répartition du budget*.

L'art. 6 ainsi modifié est adopté.

L'art. 7 est admis avec la substitution du verbe *soumet* à celui *présente*.

L'art. 8 est également admis.

Art. 9.

M. TESCH propose de réunir l'art. 26 à l'art. 9, qui comprendrait ainsi deux paragraphes et serait rédigé comme suit :

« *Le directeur de la voie préside à la réception des travaux ou délègue, à cet effet, les ingénieurs inspecteurs.* »

« *Il dresse, ou fait dresser par les mêmes fonctionnaires, les certificats nécessaires pour l'obtention des paiements à compte et définitifs.* »

Une longue discussion s'engage sur la manière de faire les réceptions et de délivrer les certificats de payement.

M. DE LANNOY explique la marche suivie par le Département de la Guerre pour les travaux des fortifications.

M. MASUI rend compte de celle admise par l'administration des chemins de fer et les ponts et chaussées. L'honorable membre pense que le sous-comité ne pourra prendre utilement une décision à cet égard, que lorsqu'il aura vu, par l'examen du dossier d'une construction terminée, la marche actuellement suivie par l'administration.

Le sous-comité ajourne, en conséquence, l'examen de l'art. 9 jusqu'à ce que M. Masui ait produit ces renseignements.

L'art. 10 est adopté.

Art. 11.

Des membres présentent diverses observations sur la manière de prononcer la mise hors de service du matériel fixe de la voie, sur l'intervention du directeur de la voie et de la commission de réception dans cette opération.

Le sous-comité prie M. Masui d'examiner de nouveau cette question et ajourne l'examen de cet article.

La suite de la discussion est remise à demain, 28 du courant, à 11 heures du matin.

La séance est levée à 1 heure $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 28.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 28 février 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

La discussion du projet de réorganisation des services administratifs des chemins de fer est reprise.

Art. 12 (1).

M. QUOILIN fait remarquer que le chapitre en discussion, ne traitant que des attributions du directeur spécial de la voie, ce n'est pas le moment de dire que les préposés aux signaux, etc., seront placés, pour ce qui concerne les manœuvres, sous les ordres du directeur du mouvement; que l'on doit se borner à régler, quant à présent, ce qui concerne l'entretien des appareils et reporter ce qui est relatif à leur manœuvre au chapitre du service du mouvement.

Le sous-comité admettant cette observation, décide qu'il en sera fait mention au procès-verbal pour que la commission qui sera chargée de revoir le travail de réorganisation, puisse y avoir égard. En conséquence l'art. 12 est provisoirement adopté.

L'art. 13 est adopté avec la suppression de l'adjectif *toutes* employé pour la seconde fois.

Art. 14.

M. QUOILIN fait remarquer que le premier paragraphe de cet article est trop absolu

(1) Voir l'annexe au procès-verbal n° 26 p. 157.

quant à la responsabilité qu'il met à la charge du directeur de la voie et, en outre, qu'il fait double emploi avec l'art. 57 de la première partie du projet de réorganisation.

Le sous-comité décide que ce paragraphe sera supprimé et que le principe en sera reporté à l'art. 57 précité, qui sera rédigé de la manière suivante :

« *Ils sont responsables des négligences, irrégularités ou malversations que, par défaut de surveillance ou pour d'autres causes, ils omettent de signaler à l'administration dans la gestion des comptables et autres agents attachés à leur service.* »

Le deuxième paragraphe est ensuite adopté.

Art. 43.

La date laissée en blanc est fixée au 10.

Les mots : *pour être soumis au conseil supérieur*, sont supprimés.

Les 1° et 2° sont également supprimés.

A la demande de M. de Brouwer de Hogendorp, le 3° est tenu en suspens, jusqu'à ce que l'honorable membre ait produit les tableaux et modèles qui ont servi de base à la rédaction de ce paragraphe.

Arrivant à la section II, qui traite des ingénieurs attachés au directeur de la voie, le sous-comité décide, sur la proposition de M. Spitaels, qu'il discutera d'abord tous les articles concernant les attributions des directeurs des diverses branches du service, et passe, en conséquence, à la 1^{re} section du chap. II, qui a rapport au directeur du service de la traction.

Les art. 48, 49, 50 et 51 sont adoptés.

L'art. 52 est admis avec la substitution des mots : *des ateliers de machines* à ceux : *d'atelier*.

Art. 53.

M. Spitaels fait remarquer que le premier paragraphe de cet article n'est, jusqu'à un certain point, que la répétition du paragraphe unique de l'art. 51, et qu'il conviendrait de les réunir en un seul et même article.

Il sera tenu compte de cette observation lors de la révision du travail d'organisation ; en conséquence, ce paragraphe est provisoirement adopté avec la suppression de l'adjectif *successif*, qualifiant améliorations.

Le deuxième paragraphe est adopté sans modification.

Troisième paragraphe.

Les mots : *Le conseil supérieur entendu*, sont supprimés.

Art. 54.

Les mots : *qui est soumis, au préalable, au conseil supérieur*, sont supprimés et les deux paragraphes de l'article sont réunis en un seul, conçu comme suit :

« *La mise définitive hors de service de toute machine est prononcée par le Ministre sur le vu d'un procès-verbal dressé par le directeur spécial assisté....., etc.* »

Les art. 55 et 56 sont adoptés.

Art. 57.

Les mots : *en ce qui concerne les machines*, sont ajoutés à la fin de cet article.

Ceux : *chef du service*, sont remplacées par : *directeur spécial*.

Art. 58.

Le premier paragraphe est adopté.

Le second paragraphe est rédigé de la manière suivante :

« *Il préside aux adjudications et donne son avis sur les résultats obtenus.* »

L'art. 59 est adopté.

Art. 60.

Les mots : *chef de service*, sont remplacés par ceux : *directeur spécial*.

Les mots : *et autres agents sous ses ordres*, sont ajoutés à la fin de l'article.

Art. 61. Premier paragraphe.

Les mots : *chef de service*, sont remplacés par ceux : *directeur spécial*.

Les mots : *concernant son service*, sont ajoutés à la suite de ceux : *ateliers des stations*.

Deuxième paragraphe

Les mots : *de tous les jours*, sont remplacés par l'adjectif, *constante*.

Les mots : *des locomotives*, sont supprimés.

L'ensemble de l'article ainsi modifié, est adopté.

L'art. 62 est supprimé.

Art. 63.

Sur la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, cet article est tenu en suspens. L'honorable membre produira des formules en usage sur des chemins de fer anglais, qui permettront au sous-comité de se rendre compte de la manière de faire les relevés et états, dont il est question dans cet article.

Le sous-comité aborde ensuite la première section du chapitre III, traitant du service du matériel de transport.

L'art. 108 est adopté avec la substitution des mots : *directeur spécial* à ceux : *chef de service*.

L'art. 109 est également adopté.

L'art. 110 donne lieu à quelques observations sous le rapport de l'autorité qu'il attribue au directeur du mouvement sur les agents appartenant à d'autres services.

M. QUOILIN croit que ce pouvoir devant appartenir, dans certaines limites, à tous les directeurs, il serait préférable d'insérer dans l'arrêté organique, une disposition générale, conçue comme suit :

« *Les agents mixtes sont sous les ordres des directeurs auxquels ils sont actuellement attachés.* »

Cette opinion est partagée par le sous-comité, qui décide qu'il en sera fait mention au procès-verbal, et modifie en conséquence l'article en discussion, qui sera rédigé de la manière suivante :

« *Il dirige et surveille les travaux dépendant de son service.* »

Art. 111.

La somme laissée en blanc est fixée à 300 francs.

Les mots : *que pour autant qu'elles aient été autorisées par le*, sont remplacés par ceux : *sans l'autorisation du*.

Art. 113.

Le mot : *nécessité*, est substitué à celui : *utilité*.

Art. 114.

Les mots : *autorisés par le Ministre*, sont supprimés.

L'art. 115 est rédigé comme suit :

« *Il ne fait exécuter des travaux pour les autres services que sur commandes régulières.* »

Le sous-comité renvoie la suite de la discussion du projet de réorganisation à ses prochaines séances, qui sont fixées aux mercredi et jeudi 7 et 8 mars, à onze heures du matin ⁽¹⁾.

M. TESCH fait remarquer que le sous-comité, ayant décidé que le mouvement et les marchandises seront réunis en une seule direction, il serait utile qu'avant la prochaine séance, des membres du sous-comité modifiassent en conséquence le projet d'organisation. Ces mêmes membres pourraient, dans ce cas, s'entendre pour revoir ensemble les articles relatifs aux divers services d'exécution que le sous-comité n'a point examinés et les mettre en harmonie avec ceux qu'il a adoptés.

Le sous-comité prie MM. de Brouwer de Hogendorp, Masui et Spitaels, de faire ce travail.

La séance est levée à 4 heures $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 29.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 5 mars 1855.

Ordre du jour : *Discussion sur la construction des machines locomotives.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. DE LANNOY fait connaître, qu'obligé de se rendre à Laeken, il lui est impossible d'assister à la séance et en exprime ses regrets à l'assemblée.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, à la demande du sous-comité, le remplace à la présidence.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

⁽¹⁾ La séance fixée au 7 mars n'a pas eu lieu.

M. QUOILIN demande si M. le Ministre a adopté les propositions faites par le sous-comité dans une séance précédente, en ce qui concerne la marche à suivre, tant pour l'informer des délibérations de l'assemblée que pour porter à la connaissance de celle-ci, les décisions prises par ce haut fonctionnaire.

Le secrétaire répond affirmativement.

M. NERENBURGER donne lecture de son rapport sur la question du passage à niveau du chemin de fer du Bas-Flénu et du chemin de fer de l'État.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« Le dossier relatif à cette affaire est incomplet. Une note apposée au verso de la première page, apprend que beaucoup de pièces sont entre les mains de M. l'avocat Allard, qui en a remis une partie aux greffes des tribunaux devant lesquels se poursuivent des procès entre l'État et la compagnie du Haut et du Bas-Flénu.

» Malgré cette circonstance, il est possible de connaître suffisamment de cette affaire, du moins, en ce qui se rapporte aux attributions du sous-comité des travaux et constructions, pour être à même d'émettre un avis fondé sur la question. C'est ce qui ressortira de l'analyse des faits, qui va suivre.

» La question relative au passage à niveau du Bas-Flénu remonte à 1845. Dès cette époque, M. le directeur général des chemins de fer en exploitation, crut devoir signaler au Ministre, *la situation périlleuse* (ce sont ses expressions) *dans laquelle se trouve le chemin de fer de l'État, au point où il traverse la voie ferrée du Haut et du Bas-Flénu, surtout depuis que cette voie est desservie par des locomotives.*

» Un projet de viaduc, avec devis estimatif, s'élevant à 140,000 francs, est joint à la dépêche de M. le directeur général.

» Ce projet, communiqué à la compagnie du Haut et du Bas-Flénu, ne reçut pas son approbation : la compagnie le renvoya, modifié selon ses vues, et, relativement à la question financière, elle exprima l'opinion, que les frais de construction devaient incomber exclusivement à l'État (dépêche du 26 octobre 1846).

» En 1847, M. le directeur général des chemins de fer, insista de nouveau, auprès du Ministre, sur la nécessité de supprimer le passage à niveau. Un autre projet, d'une exécution un peu moins onéreuse que le premier, accompagnait sa dépêche ; il fut envoyé ultérieurement à l'examen du conseil des ponts et chaussées, qui l'approuva.

» N'oublions pas de rappeler que, dès l'année 1846 (16 août), la Législature avait accordé au Département des Travaux Publics, un crédit de 140,000 francs pour l'exhaussement du chemin de l'État à sa rencontre avec celui du Bas-Flénu.

» Jusque-là on ne s'était préoccupé que de cette seule traverse.

» A dater de 1847, l'attention du Département des Travaux Publics est appelée sur d'autres points, où la voie de l'État traverse des voies particulières : ce sont les points où la première se croise avec les chemins de fer du *Haut-Flénu*, du *Hornu* et de *Saint-Ghislain*.

» Une dépêche ministérielle du 9 avril 1847, adressée à M. l'inspecteur général des ponts et chaussées, précise les questions relatives aux quatre traverses, et en confie l'examen au conseil des ponts et chaussées.

» Ces questions, au nombre de quatre, sont formulées ainsi :

» 1° Des considérations de sûreté publique s'opposent-elles à ce que le chemin de fer de l'État, sur la section de Mons à Quiévrain, soit traversé par les voies des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, du Hornu et de Saint-Ghislain, moyennant les précautions prises jusqu'à ce jour par l'administration de l'exploitation ?

» 2° Les règlements de police existants suffisent-ils pour éviter, autant qu'il est dans la nature des choses, toute rencontre entre les convois de l'État, et ceux des chemins de fer concédés ?

» 3° Dans la négative, existe-t-il un autre moyen pour éviter l'éventualité de la rencontre des convois que celui de l'exhaussement du chemin de fer de l'État, depuis en deçà de Jemmapes, jusque passé le chemin de fer de Saint-Ghislain, avec construction de viaducs pour le passage de ces divers chemins de fer et des routes et chemins traversés ?

» 4° Dans le cas de l'exhaussement du chemin de fer de l'État, l'exécution de ce travail doit-elle être supportée par les compagnies ou par l'État, ou faite à frais communs, et, dans ce cas, dans quelle proportion ? »

» Le conseil a répondu sur la première, la deuxième et la quatrième question, que les railways industriels mentionnés dans la dépêche ministérielle, n'étant pas dans les mêmes conditions et ne présentant ni les mêmes obstacles ni les mêmes dangers à l'exploitation du chemin de fer de l'État, chacun d'eux demandait un examen spécial et devait être l'objet d'une discussion particulière ; qu'en ce qui se rapporte au chemin du *Haut-Flénu*, aucune considération de sécurité ne s'oppose à ce que la traverse à niveau soit conservée ; mais qu'il pourrait n'en être pas de même si, plus tard, les transports prenaient un surcroît d'activité ou que la société vînt à faire usage de locomotives ;

» Relativement au *Bas-Flénu*, que les mesures en vigueur pour assurer en ce point, la sécurité de l'exploitation sur le chemin de fer de l'État, semblent insuffisantes et que le passage à niveau doit être supprimé ;

» Pour *Hornu*, que les précautions existantes suffisent si la traction sur ce chemin continue à s'opérer par des chevaux ; que, dans le cas où elle aurait lieu par locomotives il faudrait que le gouvernement imposât comme condition, la suppression des passages à niveau existants ;

» Enfin pour *Saint-Ghislain*, que la Compagnie a témoigné l'intention de se raccorder avec la station de cette localité ; que l'exploitation se faisant par chevaux, la sûreté publique n'est pas compromise et que les précautions prescrites suffisent ; que, cependant, si, aux termes de l'acte de concession la traction s'opérait au moyen de locomotives la traverse à niveau devrait disparaître.

» Le conseil s'abstient d'émettre une opinion sur la question financière, à raison de la contestation, alors pendante, entre la société du Haut et du Bas-Flénu, et l'État.

» Mais consulté sur ce point, conformément aux intentions du Ministre, M. l'avocat Allard s'exprime, dans un rapport qui est joint au dossier, d'une manière très-nette, en disant :

« A mon avis, si le Gouvernement croyait devoir construire des viaducs pour traverser en remblai les railways du Flénu, de Saint-Ghislain et autres, il n'aurait à aucun titre le droit d'obliger les sociétés qui exploitent les railways à con-

» courir pour une part quelconque aux frais que ces travaux auraient coûtés. » Cette opinion est motivée dans le rapport assez étendu, de M. l'avocat Allard.

» La troisième question posée au conseil des ponts et chaussées par le Ministre, est résolue dans ce sens que le relèvement de la section comprise entre les limites indiquées, c'est-à-dire de Jemmapes à Saint-Ghislain, ne doit pas porter sur la totalité de ce tronçon, et que des relèvements partiels, aux différentes traverses, suffisent.

» Se rangeant à l'avis du conseil, sur ce dernier point, mais non à l'opinion de M. l'avocat Allard sur le quatrième, le Ministre prit, à la date du 28 juillet 1847, trois arrêtés décrétant la construction de trois viaducs à l'effet de faire passer le chemin de fer de l'État au-dessus des chemins du *Grand-Hornu*, de *Saint-Ghislain* et du *Bas-Flénu*, en fixant la part contributive dans les frais d'exécution, des diverses sociétés et de l'État. Il était entendu, toutefois, que les stipulations arrêtées devaient, préalablement à toute exécution, être acceptées par les compagnies.

» Telles avaient été jusque-là les différentes phases de cette affaire, lorsque M. Frère-Orban prit la direction du Département des Travaux Publics.

» En les considérant dans leur ensemble, on est conduit à se demander si la question des passages à niveau sur la section de Jemmapes à Saint-Ghislain avait été suffisamment étudiée sous tous les rapports, pour que les trois arrêtés pris en juillet par M. le Ministre de Bavay, pussent avoir le caractère d'une mesure opportune. Il semble que non si l'on en juge par les considérants de l'arrêté du 25 octobre de la même année (1847) dont voici la teneur :

« LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

» Revu les trois arrêtés ministériels du 28 juillet 1847, ordonnant la construction de trois viaducs sur la section du chemin de fer de l'État de Mons à Quiévrain, à l'effet de faire passer le chemin de fer de l'État au-dessus des chemins de fer particuliers du *Grand-Hornu*, de *Saint-Ghislain* et du *Bas-Flénu* ;

» Vu la lettre en date du 21 août 1847, par laquelle le sieur Rainbeaux, administrateur des usines et mines de houille du Grand-Hornu, demande le maintien du passage à niveau du chemin de fer du Grand-Hornu sur le chemin de fer de l'État ;

» Vu le rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, en date du 5 octobre 1847, d'où il résulte :

» 1° Que la société du chemin de fer du Bas-Flénu, tout en réclamant l'établissement du viaduc, rejette les conditions auxquelles la construction de cet ouvrage avait été subordonnée par l'arrêté du 28 juillet 1847, relatif audit chemin de fer ;

» Et 2° Qu'au moyen de mesures de précaution qu'il a ordonnées, le passage à niveau des chemins de fer de l'État et du Grand-Hornu peut être considéré comme ne présentant aucun danger pour les convois ;

» Considérant que les mesures de précaution dont il vient d'être question peuvent être également prises à l'égard des chemins de fer de Saint-Ghislain et du Bas-Flénu dont le passage à niveau sur le chemin de fer de l'État ne présente pas

d'ailleurs plus de chances de danger que la traverse du chemin de fer du Grand-Hornu ;

» ARRÊTE :

» ARTICLE UNIQUE. Les trois arrêtés susmentionnés sont rapportés.

» Bruxelles, le 25 octobre 1847.

» FRÈRE-ORBAN. »

« Cet arrêté était à peine promulgué que la Compagnie du Haut et du Bas-Flénu insista de nouveau et avec force, sur la suppression du passage à niveau au Bas-Flénu. Le Ministre promit d'examiner l'affaire, et, pour remplir cette promesse, il posa au conseil des ponts et chaussées une série de questions relatives aux traverses, questions formulées dans les mêmes termes, à peu près, que ceux de la dépêche correspondante de son prédécesseur.

» Le rapport du conseil manque au dossier où l'on remarque d'ailleurs une lacune considérable, car aucune pièce ne s'y trouve dont la date soit intermédiaire entre le 26 février 1848 et le 8 avril 1852.

» Vers cette dernière époque, et tout récemment, en décembre 1854, des accidents ont eu lieu aux traverses du Haut et du Bas-Flénu. La compagnie, en les signalant au Gouvernement, y trouve un nouvel et puissant argument en faveur de la cause plaidée par elle depuis bientôt dix ans.

» Le dernier rapport de la compagnie paraît avoir déterminé M. le directeur des chemins de fer à remettre sous les yeux du Ministre l'affaire des passages à niveau. Une dépêche de ce fonctionnaire, datée de janvier 1855, en présente un résumé et se termine ainsi :

« En présence de ce qui précède, je ne puis que vous prier, Monsieur le Ministre, de vouloir bien me faire connaître si vous entendez maintenir la décision prise par votre prédécesseur, le 25 octobre 1847, et conserver les choses dans leur situation actuelle ; décision qui était principalement basée sur cette considération que les mêmes motifs qui faisaient désirer le passage sur viaduc du chemin de fer de l'État, au-dessus du chemin de fer du Bas-Flénu, était applicable à plusieurs passages à niveau, ou bien, si, dans votre opinion, il y a des raisons suffisantes pour revenir sur cette décision en ordonnant l'établissement du viaduc projeté en 1847 pour le passage précité. »

» Du simple exposé qui précède il résulte :

» 1° Que la nécessité de supprimer les passages à niveau sur la section de Jemmapes à Saint-Ghislain n'est démontrée que pour la traverse du chemin de fer de l'État à sa rencontre avec le chemin de fer du Bas-Flénu ;

» 2° Que le Gouvernement et la compagnie sont d'accord pour reconnaître l'opportunité d'exhausser la première de ces voies au Bas-Flénu ;

» 3° Que les parties intéressées ne se sont pas entendues sur le projet destiné à faire passer en viaduc, cette voie au-dessus de l'autre, non plus que sur la question financière.

» Dans cet état de choses, il semble que la construction du viaduc à la traverse du Bas-Flénu doit être définitivement arrêtée en principe ; et qu'il importe de lever dans un bref délai, les difficultés, qui jusqu'à ce jour, se sont opposées

à l'exécution de ce travail. Elles sont au nombre de deux : le Gouvernement et la compagnie diffèrent d'opinion.

» 1^o Sur le projet d'exhaussement de la voie ;

» 2^o Sur la question de savoir à qui incomberont les frais d'exécution.

» En ce qui touche à ce dernier point, je dois me borner à faire observer qu'un avocat du Gouvernement est d'avis que les frais de construction doivent être supportés exclusivement par l'État. Je ne sais quelles sont les raisons qui ont déterminé le Département des Travaux Publics à ne pas se ranger à cette opinion : c'est au sous-comité du contentieux à les rechercher, et à présenter un moyen d'aplanir la difficulté résultant de ce dissentiment.

» Quant au projet de viaduc, le moyen le plus sûr et le plus prompt de le faire agréer par les deux parties, serait, selon moi, de confier sa rédaction à deux ingénieurs commissaires, l'un de la compagnie et l'autre du Gouvernement.

» J'ai, en conséquence, l'honneur de proposer au sous-comité des travaux, de transmettre le dossier au sous-comité du contentieux, et de communiquer à M. le Ministre des Travaux Publics l'idée de faire élaborer par deux commissaires, dans un bref délai, le projet d'exhaussement du chemin de fer de l'État à la traverse du Bas-Flénu.

» Bruxelles, le 5 mars 1855.

» *Le Rapporteur,*

» A. NERENBURGER. »

Après une discussion, à laquelle tous les membres prennent part, sur l'efficacité des signaux que l'on peut employer dans le but d'empêcher les rencontres des convois ; sur la nécessité de faire passer les deux chemins de fer, l'un au-dessus de l'autre ; sur les difficultés plus grandes que présenterait aujourd'hui l'exécution de ce travail, par suite de l'extension considérable donnée à la station de Jemmapes et aux voies charbonnières du Bas-Flénu ; et enfin, sur les conséquences qu'elle présenterait, considérée comme question de principe au point de vue d'autres passages à niveau du chemin de fer de l'État, le sous-comité admet à l'unanimité la conclusion du rapport de l'honorable M. Nerenburger, tendant à ce que le dossier de cette affaire soit transmis au sous-comité du contentieux, afin qu'il examine jusqu'à quel point le Gouvernement pourrait contraindre la société concessionnaire des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, à contribuer aux dépenses de construction des ouvrages qui auraient pour objet de faire passer l'une des lignes, sur viaduc, au-dessus de l'autre.

Le sous-comité décide ensuite qu'il n'abordera pas son ordre du jour, et s'ajourne à demain, à 11 heures du matin.

La séance est levée à 2 1/2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 30.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 5 mars 1855.

Ordre du jour : *Discussion sur le combustible à employer dans les locomotives.*

La séance est ouverte à 12 heures $\frac{1}{2}$, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. SPITAEELS donne lecture de son rapport sur la question de l'emploi des briquettes de houille dans les machines locomotives.

Ce rapport est conçu comme suit :

« MESSIEURS,

» Vous avez bien voulu renvoyer à mon examen l'étude des divers dossiers qui concernent l'emploi des briquettes de charbon agglutiné, destinées à l'alimentation des locomotives.

» L'étude à laquelle je me suis livré m'a démontré que les matières auxquelles se rapportent ces dossiers, sont complexes ; elles concernent à la fois : l'emploi des briquettes, l'alimentation des machines et les conditions générales d'acquisition du combustible qui leur est nécessaire.

» J'ai tout d'abord acquis la conviction que l'emploi des briquettes de charbon menu agglutiné au moyen du goudron de gaz, dont l'appréciation fut renvoyée par M. le Ministre des Travaux Publics à une commission spéciale, par décision du 5 mars 1855, n'a point été complètement étudié par celle-ci et qu'aucun rapport technique n'est venu témoigner que des essais sérieux et suivis, entourés des précautions nécessaires en pareils cas, eussent été faits : je n'ai, en effet, trouvé nulle trace des résultats, que ces essais auraient dû mettre la commission à même de constater.

» Tout s'est borné à des avis isolés et souvent contradictoires, émis par quelques membres de cette commission.

» Ainsi, M. l'inspecteur général Cabry, dans les procès-verbaux de séances, en date des 15 et 29 novembre 1855, approuve explicitement l'emploi des briquettes qu'il avait du reste recommandé par sa dépêche du 27 octobre 1855, n° 2,562, et que, par sa lettre du 6 décembre 1855, n° 2,698, il déclare avoir *personnellement* reconnu comme avantageux.

» De plus, sous la date du 5 août 1855, n° 3,414, s'adressant à M. le Ministre

des Travaux Publics, le même fonctionnaire avait déjà fait connaître que la commission, après avoir mûrement examiné la question, estimait qu'il y avait lieu de continuer l'emploi des briquettes de houille, dans la proportion d'un tiers de la consommation totale.

» De son côté, M. Fischer, ingénieur, chef de service de la traction sur les lignes du Midi et de l'Ouest, rend compte à M. le directeur général, par sa lettre du 7 mars 1855, n° 599, des inconvénients reconnus lors des premiers essais faits avec des briquettes fournies par la maison de Haynin, père et fils, de Paris.

» Par sa dépêche du 20 avril 1853, il annonce que les expériences recommencées ont été avantageuses; que les inconvénients qu'il avait signalés n'existent plus, et il demande l'autorisation d'acquérir 5 à 400,000 kilogrammes, nécessaires à l'alimentation de trois locomotives pendant un mois ou six semaines, afin d'achever des essais entrepris sous d'aussi heureux auspices. Dans ce document, M. Fischer combat les objections qui pourraient être soulevées contre l'emploi de ce combustible et fait ressortir que, les briquettes ne se détériorant pas à l'air, n'exigeront point de hangars pour les approvisionnements, et que, les paniers nécessaires à la distribution du coke étant supprimés, il résultera de ce chef une notable économie.

» Dans son rapport en date du 23 novembre 1854, n° 3729, adressé à l'honorable M. Masui, M. l'inspecteur général Cabry « regrette de devoir revenir encore » sur le fâcheux effet produit par le chauffage aux briquettes qu'il a constaté de » nouveau et dont il conseille d'abandonner tout de suite et complètement l'emploi, » bien que cependant aucun document, dans tous les dossiers, ne vienne révéler semblable proposition émanant de ce fonctionnaire.

» Enfin, par sa dépêche du 16 janvier 1855, n° 3,907, M. Cabry transmet à M. le directeur général le rapport de la commission qu'il présidait; dans ce rapport cinquante-six machines sont signalées comme plus ou moins endommagées par suite de l'emploi des briquettes. Ce document déclare « qu'il est impossible » d'empêcher l'accumulation des charbons dans la boîte à fumée; que, dès que » ces amas prennent feu, ils brûlent nécessairement et déchirent les parois de la » boîte à fumée, et que, dans certaines machines, ils attaquent les tuyaux de » décharge et d'introduction de vapeur. Ils chauffent les cylindres à tel point » qu'ils fondent la garniture des pistons. Ce dernier inconvénient s'est produit » surtout dans les locomotives à petites surfaces de chauffe et à fort tirage. »

» Cette pièce est signée par MM. Cabry, Hodson et Ragheno.

» Une note de M. l'ingénieur Maurissen fait connaître l'opinion de ce fonctionnaire qui estime qu'au moyen de certaines précautions, l'emploi des briquettes dans la proportion d'un tiers pourra être maintenue. De plus, M. l'ingénieur Ragheno, qui avait signé le rapport avant la note prémentionnée, déclare adhérer à son contenu.

» Dans un long rapport en date du 21 février 1855, n° 930, M. l'ingénieur Cambrelin, qui n'avait point assisté à la séance, préconise l'emploi des briquettes, qu'il regarde comme très-avantageux. Il dénie en quelque sorte les dégradations survenues aux machines, en tant qu'elles auraient pour cause principale cette spécialité de combustible, et il propose un système de primes susceptibles d'en dé-

velopper l'usage en y intéressant les mécaniciens. Il entre dans quelques détails chimiques que j'aurai l'occasion d'examiner en traitant la question générale des combustibles.

» Tel est, Messieurs, en ce qui concerne les briquettes, le résumé analytique des volumineux dossiers que vous avez bien voulu confier à mon examen, et qui ne contiennent, ainsi que je l'ai dit, aucunes conclusions.

» Je ne puis m'empêcher de formuler ici mon vif regret de ce que l'on ait étudié d'une manière si incomplète une matière d'une incontestable importance et capable d'exercer une immense influence sur les résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer. Pour tout homme un peu au courant du mode de procéder des commissions techniques, toutes les règles généralement observées ont été entièrement négligées. En effet, pour comparer utilement l'emploi des briquettes avec celui du coke, il fallait prescrire l'usage simultané des unes et de l'autre, soit séparément, soit à l'état de mélange, dans des locomotives de la même force, parcourant le même trajet et, autant que possible, assujetties à un service identique. De plus, les consommations journalières de ces machines auraient dû être soigneusement renseignées ainsi que les différences de températures, sécheresses ou pluies, qui influent d'une manière si notable sur le pouvoir calorifique des combustibles employés. Enfin l'état des locomotives concourant à l'expérience aurait dû être constaté avant le commencement de celle-ci, et un procès-verbal devait révéler la situation dans laquelle elles se seraient trouvées, après un emploi plus ou moins prolongé des combustibles dont on voulait connaître les effets. Ces précautions prises, et en tenant compte des prix de revient et des briquettes et du coke, il devenait possible d'exprimer une opinion raisonnée sur les résultats obtenus; on n'aurait point à constater une telle divergence d'idées entre les membres de la commission; qu'il est presque impossible de conjecturer quel est leur avis personnel au milieu des contradictions dont fourmille le dossier.

» Je vous disais, Messieurs, en commençant mon rapport, que dans les pièces qui m'ont été soumises, ont été soulevées plusieurs questions très-importantes. En effet, on peut s'y convaincre que les sollicitations pressantes de l'honorable directeur général, à l'endroit de la nécessité de faire les approvisionnements de combustible nécessaire à l'exploitation de nos chemins de fer, sont restées sans effet et qu'il a fallu plusieurs lettres de rappel pour obtenir enfin un cahier des charges qui en permît la mise en adjudication.

» Il est regrettable qu'en agitant des questions aussi graves, les membres de la commission n'aient point cru devoir indiquer les motifs sur lesquels ils basaient leur conviction d'une réduction probable dans les prix des charbons. Il ne suffit pas de dire que l'on croit à la baisse, en présence d'un besoin aussi grand, aussi vital que celui du combustible dans l'exploitation d'un chemin de fer dont il est le pain quotidien; il faut savoir indiquer les raisons qui portent à donner semblable avis; car tout homme, initié au commerce des charbons, dira qu'il est incroyable qu'on attende le mois de novembre pour mettre en adjudication le charbon et le coke nécessaires aux approvisionnements du chemin de fer. C'est qu'ordinairement les prix sont plus fermes, quand ils ne s'élèvent pas, depuis l'époque de l'ouverture de la navigation après le chômage des canaux jusqu'au commencement de l'hiver.

» Une autre face de la question a encore été complètement omise dans les dossiers que j'ai eu sous les yeux : je veux parler de l'indication des raisons scientifiques qui militeraient en faveur de l'emploi des briquettes comparé à celui du coke.

» Je crois pouvoir, Messieurs, vous indiquer sommairement les conditions que, dans ma conviction, doit présenter le combustible servant à l'alimentation des locomotives. A cette occasion, je rencontrerai ici quelques-unes des opinions émises par M. l'ingénieur Cambrelin dans son rapport du 21 février dernier.

» Les locomotives exigent, vous le savez, une production très-rapide de vapeur; c'est pour atteindre ce but et à cause de l'espace restreint dont on dispose, que la chaudière se trouve traversée par un certain nombre de tubes destinés à répartir la chaleur au milieu de l'eau y contenue et que le foyer a des dimensions considérables eu égard au volume total de la chaudière.

» L'appareil étant disposé de la façon que je viens de décrire, il faut, pour en tirer le plus grand parti possible, l'alimenter avec un combustible contenant le plus d'unités de calorique sous le plus petit volume. A ce point de vue, il est évident que le coke doit offrir d'incontestables avantages sur les briquettes comme sur le charbon. Il faudrait, pour que l'emploi de ces derniers combustibles fût avantageux, qu'ils présentassent des différences de prix capables de compenser les différences de quantité consommée. Or, c'est un point qui n'est nullement démontré.

» Dans le voyage qu'une partie des membres de la commission consultative vient de faire en Angleterre, mes collègues ont pu s'assurer que le coke est généralement employé pour l'alimentation des locomotives et que sa qualité, tout à fait supérieure, ne laisse rien à désirer.

» Cette observation importante confirme l'opinion que je viens d'émettre qu'il importe d'alimenter cette sorte de machines avec le combustible le plus pur et contenant la plus grande quantité de carbone sous un volume donné.

» M. l'ingénieur Cambrelin, dans son Mémoire, dit que la quantité de soufre contenue dans le coke et dans les briquettes, fabriqués d'un même charbon, n'est point aussi différente qu'on le croit généralement.

» Ce fonctionnaire ignorerait-il que les briquettes sont faites surtout avec des charbons demi-gras et maigres, et que ces spécialités contiennent beaucoup plus de pyrite, ou sulfure de fer, que les charbons gras propres à la fabrication du coke? La meilleure preuve à apporter à l'appui de cette affirmation que la fabrication des briquettes a lieu dans ces conditions, c'est le prix auquel elles sont livrées à la consommation; il serait impossible d'y atteindre si l'on employait pour cela des charbons menus gras.

» La comparaison établie par M. Cambrelin est donc inexacte. Elle le serait encore en admettant un coke et des briquettes provenant du même charbon, parce que l'eau que l'on jette sur le coke en le retirant du four qui a servi à sa carbonisation, le dépouille en grande partie du soufre qu'il contient encore et forme de l'hydrogène sulfuré qui s'échappe avec la vapeur produite par le contact de l'eau avec le coke incandescent.

» Dans son rapport précité, le même fonctionnaire s'étaye de l'avis de MM. Van

den Broeck et Boty, pour appuyer son opinion sur l'avantage qui résulterait de l'emploi des briquettes et du charbon crû. Je crois devoir transcrire ici les conclusions du travail de M. Vanden Broeck, parce qu'il en résulte que ce chimiste déclare ne constater qu'un seul point, *la conservation du métal*, comme le prouvent les passages suivants. Voici ces conclusions :

» 1^o Les enduits recueillis sur les machines chauffées au coke *contiennent à poids égal plus de cuivre* que ceux trouvés sur les chaudières chauffées à la houille ;

» 2^o La houille en nature me paraît plus propre à préserver le cuivre contre l'action comburante de l'oxygène libre que la flamme du coke entraîne plus vite en proportion plus ou moins forte ;

» 3^o La houille, *en ne considérant que la conservation du métal des chaudières* et en faisant abstraction de l'économie et de la quantité de vapeur produite dans un temps donné, est d'un emploi plus avantageux que ne l'est celui du coke.

» N'est-il pas évident que ces conclusions ne précisent rien quant à la quantité de combustible employée pour produire une somme donnée de vapeur, et qu'au contraire, elles semblent reconnaître qu'elle est différente suivant qu'on emploie du coke ou de la houille crue ? Comment donc admettre que les quantités sont sensiblement égales, ainsi que le disent MM. Fischer et Cambrelin, alors qu'aucun document ne prouve que l'on ait constaté celles employées dans les essais dont il a été rendu compte ?

» Dans mon opinion, Messieurs, le seul combustible convenable à l'alimentation des locomotives est le coke ; encore est-il très-important de s'en assurer de la meilleure qualité et de la plus grande densité possibles.

» C'est ainsi que je ne saurais approuver l'emploi du coke au gaz, acheté sur l'avis de la commission chargée d'examiner la question d'approvisionnement du combustible. Il est généralement reconnu que ce coke est impropre dans tous les cas où il faut développer une grande quantité de chaleur en un court espace de temps. Aussi est-il abandonné dans les établissements métallurgiques *éclairés au gaz*, même pour les cubilots et les calebasseries, et n'est-il utilisé que dans les séchoirs et dans les poêles destinés à la dessiccation des modèles. L'énorme écart de prix qui existe entre ce coke et celui employé par les usines métallurgiques et les locomotives, démontre à l'évidence la vérité de mon allégation.

» En parcourant les pièces du dossier, j'ai pu me convaincre du défaut de qualité du coke livré au chemin de fer, puisque le poids de l'hectolitre n'est évalué, dans plusieurs documents, qu'à 35 et 36 kilogrammes, alors que celui des briquettes est porté à 120. Il résulte des chiffres de cette comparaison que le coke employé par l'administration des chemins de fer, est notablement inférieur à celui dont se sert l'industrie privée, lequel pèse ordinairement de 42 à 45 kilogrammes en raison de la qualité du charbon employé. Ce poids peut même atteindre 47 kilogrammes, lorsque le coke est fabriqué avec du charbon de première qualité et qu'il est cuit pendant un temps suffisant.

» L'une des conséquences à tirer des observations qui viennent d'être faites, et c'est là le troisième point qui me reste à traiter, c'est que le mode suivi jusqu'ici pour l'approvisionnement du combustible nécessaire au chemin de fer, est vi-

cieux et insuffisant en ce qu'il n'assure pas convenablement l'alimentation de nos locomotives.

» Quiconque s'est occupé un peu sérieusement des chemins de fer, est nécessairement convaincu, tant au point de vue d'une exploitation économique, qu'à celui de la rapidité de la marche des convois, de l'importante nécessité d'employer le meilleur combustible possible, c'est-à-dire celui capable de produire, sous un même poids et dans le plus court espace de temps donné, la plus grande somme possible de calorique.

» Il est donc important que dans un pays comme le nôtre où le coke fourni par l'industrie privée laisse beaucoup à désirer, l'administration fabrique par elle-même la majeure partie de celui qui est nécessaire à l'alimentation de ses machines, sauf à demander à cette industrie, mais sous des conditions capables d'en assurer la bonne qualité, le solde nécessaire à notre approvisionnement.

» En émettant cette opinion, j'attirerai l'attention du sous-comité sur la nécessité d'examiner immédiatement et convenablement les différents perfectionnements introduits depuis peu dans la fabrication du coke. Une commission avait été nommée dans ce but; il résulte des pièces du dossier, qu'aucune conclusion n'a été présentée jusqu'ici. Il est pénible d'avoir à signaler que les travaux confiés aux commissions du chemin de fer, restent tous sans solution, et que pas un rapport ne témoigne de l'examen sérieux des questions qui leur ont été soumises.

» En résumé, Messieurs, je crois pouvoir conclure, par suite de l'étude à laquelle je me suis livré, que l'emploi des briquettes a été incomplètement étudié, qu'il est désavantageux eu égard aux détériorations qu'ont subies les machines; qu'il importe que l'administration fasse examiner dans le plus bref délai les améliorations réalisées dans la fabrication du coke; qu'elle indique les lieux qu'elle croit le plus propres à cette fabrication, les charbons à employer pour en obtenir de qualité convenable; et, finalement, que les adjudications soient faites en temps opportun et les cahiers des charges rédigés de façon à assurer des fournitures de bonne qualité, échelonnées de telle manière que l'on ne se trouve point dans l'obligation d'accepter des produits défectueux, sous peine de voir les locomotives manquer du combustible nécessaire à leur alimentation.

» C'est ainsi qu'en Angleterre nous avons trouvé, même en plein air, de grands magasins de coke qui mettaient les administrations à même de ne recevoir que des fournitures faites dans les meilleures conditions possibles.

» Bruxelles, le 1^{er} mars 1855.

» *Le Membre-Rapporteur,*

» FERD. SPITAELS. »

Une discussion s'engage sur les diverses questions soulevées par ce rapport.

M. MASUI donne quelques explications sur les dégradations survenues aux machines dans lesquelles on a employé des briquettes: l'honorable membre dit, qu'elles ne sont pas généralement aussi importantes qu'on pourrait le supposer par la lecture du rapport de la commission qui se trouve au dossier.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP déclare avoir vu à Malines, des machines dont diverses parties étaient fortement abîmées par suite de l'usage des briquettes. Il

rappelle qu'il a signalé antérieurement les mauvais effets de ce combustible, se prononce pour l'emploi exclusif du coke et en conseille la fabrication par l'État.

M. SPITAELS ajoute quelques considérations en faveur de l'emploi du coke qui, dans l'opinion de l'honorable membre, est le seul combustible qui convienne à la production de la vapeur dans les locomotives. Il insiste sur la nécessité de faire usage de la meilleure qualité de coke, et, s'appuyant sur l'exemple des établissements métallurgiques qui fabriquent eux-mêmes celui qu'ils consomment, il émet l'avis que l'État doit agir de même.

M. LE PRÉSIDENT résumant la discussion, met aux voix la question suivante :

« Y a-t-il lieu de continuer à faire usage de briquettes de houille dans les locomotives ? »

Cette question est résolue négativement à l'unanimité.

M. le président pose ensuite une seconde question, en ces termes :

« L'administration des chemins de fer doit-elle fabriquer elle-même le coke qu'elle emploie ? »

Elle est résolue affirmativement, à l'unanimité.

Plusieurs membres, et notamment l'honorable M. Spitaels, insistent sur la nécessité de n'employer à la fabrication du coke, que les charbons gras.

L'assemblée passe en revue les divers moyens que l'administration pourrait employer pour obtenir la fourniture de charbons de la meilleure qualité, au point de vue de la production du coke ; on signale, parmi ces moyens, l'indication des lieux de provenance et les marchés directs.

Des membres font remarquer qu'il ne peut y avoir d'objection à ce qu'on indique les lieux de provenance des charbons, puisque la même chose se fait pour les briques, les pierres et beaucoup de matériaux.

M. QUOILIN demande si la loi de comptabilité ne s'oppose pas à ce que l'administration contracte à main ferme des marchés de cette importance.

M. SPITAELS pense que le Gouvernement peut, sans enfreindre la loi de comptabilité, annoncer qu'il recevra des soumissions jusqu'à une époque déterminée, et se réserver de choisir parmi les soumissionnaires, celui qui offre le plus de garantie sous tous les rapports.

L'honorable membre insiste sur la nécessité de rétablir dans les cahiers des charges du chemin de fer, la clause par laquelle le Ministre se réserve le droit de choisir parmi les soumissionnaires.

M. QUOILIN, exprimant la même opinion, dit qu'une clause analogue existe dans les cahiers des charges du Ministère des Finances.

A la suite de cette discussion, le sous-comité émet unanimement l'avis suivant :

« Il y a lieu d'abandonner à la libre concurrence les approvisionnements de houille pour la fabrication du coke, en stipulant des lieux de provenance capables de donner des produits satisfaisants, en traitant directement avec les producteurs par des demandes de soumissions et en déposant des échantillons. »

M. NERENBURGER demande si l'administration est outillée pour la fabrication du coke.

M. MASUI répond que l'administration, ayant fabriqué du coke pendant quinze ans, possède des fours qu'elle loue aujourd'hui à des particuliers, mais qu'il faudra, toutefois, les modifier et en construire de nouveaux.

M. SPITAELS rappelle que, dans le rapport dont il vient de donner lecture, il a fait ressortir la nécessité d'apporter certaines modifications aux fours de l'État, afin de les mettre à la hauteur des progrès que l'industrie de la fabrication du coke a faits dans ces derniers temps.

L'honorable membre insiste particulièrement sur ce point, et cite le système des fours de M. Dulai comme étant le meilleur.

Dans son opinion, la transformation des fours ferait gagner au moins 3 francs à la tonne de charbon ; il propose, en conséquence, au sous-comité d'émettre l'avis suivant :

La dépense pour la transformation des fours pouvant être couverte en moins d'un an et demi, tant par l'économie qui en résulte dans la fabrication que par la supériorité des produits que l'on obtient dans les fours perfectionnées, il convient que l'administration fasse exécuter ce travail dans un bref délai, en adoptant le système qui donne les meilleurs résultats.

Cette proposition, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Ont pris part aux votes émis :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Masui, Quoilin et Spitaels.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 31.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 6 mars 1855.

Ordre du jour : *Discussion sur la construction des machines locomotives.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, SPITAELS et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. le Ministre a transmis au comité :

1° Une lettre, en date du 22 janvier dernier, par laquelle le directeur de la

société Cockerill, de Seraing, porte à la connaissance de l'administration qu'il a engagé sa production entière de locomotives jusqu'à la fin de juin 1856, et qu'il continue à suivre d'autres négociations pour des fournitures à des époques plus éloignées.

2^o Une requête, en date du 10 janvier dernier, par laquelle le directeur de la société des forges, usines et fonderie de Haine-Saint-Pierre offre de fournir à l'État, au prix de 55,000 francs, deux machines semblables à celles qu'il a déjà à construire pour l'administration; ces machines seraient livrées à la fin de janvier et février 1856.

L'examen de ces pièces sera mis à l'ordre du jour de la séance qui suivra celle où la discussion sur la construction des machines locomotives sera terminée.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que, dans l'avant-dernière séance, il a été convenu que, pour mettre le sous-comité à même de se prononcer entre les deux systèmes de machines qui avaient fait l'objet de la discussion, MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels résumeraient les avantages attribués aux locomotives à grand écartement des roues extrêmes, et que MM. l'ingénieur en chef directeur Poncelet et l'ingénieur Belpaire feraient, de leur côté, un travail analogue pour celles à espacement d'essieux réduit, admis dans les projets de l'administration pour les machines à six roues couplées. M. le Président propose de reprendre cette discussion qui est à l'ordre du jour de la séance et d'appeler M. Poncelet dans le sein du comité.

M. Poncelet est introduit, et à la demande du sous-comité, donne lecture de la note qu'il a rédigée.

Sur la proposition de M. le président, le sous-comité décide que les observations de M. M... (1) et les réponses de M. Poncelet seront mises en regard, dépouillées les unes et les autres, de tout ce qui est étranger à la question purement technique, et passe à la discussion des diverses questions traitées dans la note de M. Poncelet.

M. SPITAEELS dit que M. Poncelet tient au rapprochement des essieux extrêmes parce qu'il parvient de cette manière à répartir également sur toutes les roues, le poids de la machine, mais qu'il est à remarquer que cette égalité qui a lieu pour la locomotive à l'état de repos, cesse dès qu'elle est en marche; qu'alors, en effet, le poids sur les roues d'arrière devient plus considérable, et qu'il est cependant reconnu, que pour remédier au mouvement de galop, il convient de charger davantage les roues d'avant.

M. Spitaels admet avec M. Poncelet que les machines proposées auront assez de stabilité, à la vitesse ordinaire des convois de marchandises; mais il ajoute que l'on ne doit pas perdre de vue qu'il serait dans l'intérêt du service d'organiser des convois allant d'une extrémité d'une ligne à l'autre, ne s'arrêtant point dans les stations intermédiaires, marchant à une plus grande vitesse et pour lesquelles il faudrait, en conséquence, des locomotives offrant plus de stabilité par un plus grand écartement des essieux extrêmes. L'honorable membre cite, à cet égard, la ligne de l'Est, où l'on pourrait former des convois allant d'Anvers à Ans, sans desservir les stations intermédiaires.

M. MASUI fait observer, en ce qui concerne cet exemple, qu'il y aurait peu

(1) Voir le procès-verbal, n° 23, p. 127.

d'utilité à former de grands convois partant d'Anvers vers Cologne, parce qu'à raison des conditions spéciales dans lesquelles se trouve la ligne de la Vesdre, il faudrait nécessairement les fractionner à Ans, et que notre trafic ne comporte guère des convois de plus de trente voitures.

L'honorable membre déclare que l'administration a cherché à arriver à un système uniforme de machines, et il cite à cet égard les discussions qui ont eu lieu au sein du comité des ingénieurs de la traction où l'on a fixé en quelque sorte le programme des conditions que les machines à marchandises à construire au moyen du crédit de 9 millions devraient remplir.

M. PONCELET donne lecture des procès-verbaux des séances de ce comité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP présente quelques considérations en faveur des machines à marchandises à grand écartement des roues extrêmes. Il dit que tous les membres du comité qui se sont rendus en Angleterre, ont pu se convaincre que le système de machines à petit écartement était complètement abandonné dans ce pays.

Il rappelle que M. Stephenson qui, a été longtemps partisan des longues chaudières et plaçait l'essieu d'arrière en avant de la boîte à feu, a fini également par reconnaître la nécessité d'augmenter la stabilité des machines en augmentant l'écartement, et a, dans ce but, fait passer le dernier essieu dans le foyer même en l'enveloppant d'une espèce de cornue.

Il cite M. Lechatelier, qui après son voyage en Angleterre, en 1851, s'est déclaré partisan des machines à grand écartement; et l'exemple du gouvernement prussien qui, après une enquête, a prescrit un *minimum* d'écartement plus considérable que celui admis dans les machines en discussion.

L'honorable membre lit un passage d'un ouvrage anglais, publié récemment, où il est admis que l'on peut adopter la disposition consistant à placer les trois essieux en avant de la boîte à feu, mais pour des machines dont le poids ne dépasse pas dix-huit tonnes et qui ne sont pas destinées à marcher à une vitesse de plus de 20 milles à l'heure.

Il termine en disant que les convois de marchandises sont souvent forcés de circuler à une grande vitesse pour ne pas entraver la marche des trains de voyageurs et que pour cette raison il y a lieu d'adopter des machines à grand écartement qui, dans son opinion, ne présentent pas les inconvénients qu'on leur attribue.

M. PONCELET pense qu'il importe que la charge, sur toutes les roues, soit autant que possible la même, parce que quand cette condition n'est pas remplie, il se produit une usure rapide et inégale des bandages, et des torsions dans les essieux qui doivent en diminuer la durée.

M. Poncelet invoque, à l'appui de son opinion, le chemin de fer de Paris à Lyon, où les machines à marchandises à six roues couplées ont 3^m,435 d'espace-ment des essieux extrêmes. Il communique, en outre, à l'assemblée :

Une lettre de M. Sauvage, ingénieur chef de la traction sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg, d'où il résulte que les dernières machines à marchandises adoptées sur cette ligne sont les mêmes que celles du chemin de fer de Lyon, à l'exception que les roues n'ont que 1^m,50 de diamètre au lieu de 1^m,50 ;

Une lettre de M. Philipps, ingénieur du chemin de fer du Grand-Central de

France, faisant connaître que les machines à six roues, en construction pour cette ligne, auront 3^m,37 d'écartement d'essieux et 1^m,30 également de diamètre aux roues.

M. Poncelet ne cite d'ailleurs ce faible diamètre que l'on donne aux roues, que pour prouver que les convois à marchandises ne marchent ou ne marcheront qu'à une faible vitesse sur ces lignes importantes.

M. Poncelet insiste ensuite sur les avantages que présentent les machines à faible écartement d'essieux pour le passage dans les courbes et notamment dans les stations, à raccords souvent très-roides, où les machines des convois doivent opérer les manœuvres.

M. SPITAELS répond qu'il y aura nécessairement quelques modifications à apporter aux stations, par suite de l'adoption du grand écartement des roues.

M. LE PRÉSIDENT résume les arguments donnés de part et d'autre en faveur des deux systèmes et prie le sous-comité de passer à un deuxième point.

Une discussion s'engage sur le mouvement de la machine.

M. SPITAELS signale le mouvement adopté dans les machines de M. Sturrock comme très-simple.

On s'occupe également des inconvénients et des avantages des bielles à deux bras; du jeu à donner aux bielles d'accouplement, de la nécessité des embases aux essieux; des pompes à grande et à petite course; de la manière de fixer les cylindres; de l'emploi du bois dans les longerons, etc.

Passant ensuite à la discussion de la longueur du corps cylindrique de la chaudière et du rapport entre la surface de chauffe du foyer et celle des tubes, les membres du sous-comité admettent généralement que la longueur de 3^m,84 donnée aux tubes, dans le projet en discussion, n'est pas trop considérable.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP présente quelques observations sur les dimensions des boîtes à feu; il raconte que des agents de l'administration lui ont fréquemment déclaré que les foyers de nos locomotives n'avaient pas une profondeur suffisante, et il signale, à cet égard, une différence entre les dimensions admises dans le projet en discussion, et celles des machines anglaises.

M. SPITAELS se prononce dans le même sens et indique l'augmentation de la surface de la grille comme un avantage résultant de la plus grande profondeur donnée au foyer.

Le sous-comité décide qu'il continuera cette discussion dans sa prochaine séance, qui est fixée à demain à 10 heures du matin.

La séance est levée à 2 heures $\frac{1}{4}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 32.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.**Procès-verbal de la séance du 7 mars 1855.****Ordre du jour : Suite de la discussion sur la construction des machines locomotives.**

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAELS et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité abordant son ordre du jour, M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet est introduit.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que vers la fin de la séance dernière, le sous-comité, après avoir reconnu que la longueur admise pour les tubes dans le projet de l'administration, était convenable, en était resté à la discussion du rapport entre la surface de chauffe de la boîte à feu et celle de ces tubes, aux dimensions de la grille et aux diverses questions qui se rattachent à la construction des foyers. Il propose au sous-comité de reprendre cette discussion.

M. SPITAELS déclare que s'il s'agissait de la construction d'une machine à voyageurs ou d'une machine mixte, il demanderait un rapport plus grand, $\frac{1}{11}$ par exemple, entre la surface de chauffe du foyer et celle des tubes, mais il est d'avis que, pour une machine à marchandises, on peut adopter le rapport de $\frac{1}{13}$, admis par l'administration dans le projet que l'on discute. Quant à ce qui concerne la boîte à feu, l'honorable membre partage l'opinion exprimée par M. de Brouwer de Hogendorp, dans la séance précédente. Il voudrait augmenter la profondeur du foyer, ce qui aurait pour conséquence une augmentation de la surface de la grille.

M. PONCELET pense que la grille, telle qu'elle est proposée, est suffisante pour la combustion du coke dont elle doit être chargée ; il fait remarquer qu'elle est plus grande que dans aucune machine du chemin de fer de l'État.

Ce qu'il importe d'avoir, dans l'opinion de M. Poncelet, ce n'est pas tant une grande surface de grille qu'une hauteur suffisante de coke incandescent ; il cite à cet égard un fait que l'administration a constaté : la machine n° 167, aujourd'hui une des meilleures du chemin de fer, consommait autrefois une quantité relativement grande de coke. Le foyer avait trop peu de hauteur ; on l'a augmenté de 0^m,50 et, depuis lors, sa consommation a considérablement diminué.

M. Poncelet ajoute qu'il a consulté, sur cette question, le chef d'atelier Walschaerts, dont il a déjà été question dans le sein du sous-comité, et que cet agent, qui a acquis une grande expérience en fait de locomotives, pense avec lui, que les foyers proposés seront suffisamment grands.

M. Poncelet dépose le plan d'une machine que M. Walschaerts construit en ce moment, en appelant l'attention des membres du sous-comité sur les dimensions du foyer, lesquelles sont à peu près les mêmes que celles du projet en discussion.

M. SPITAELS entre dans quelques considérations théoriques et pratiques sur les grilles et sur l'influence de la hauteur de la couche de combustible selon sa nature.

Il fait remarquer que ce qu'il a dit sur l'insuffisance des dimensions de la grille, s'applique surtout à la machine au repos; que cela est d'autant plus important dans le cas dont il s'occupe que, d'une part, les machines à marchandises s'arrêtent fréquemment et pendant longtemps, et que, d'autre part, on n'obtient jamais des machinistes et des chauffeurs l'observation des précautions qui ont une si grande influence sur la consommation et la marche régulière des locomotives.

M. Spitaels doute que la diminution signalée dans la consommation de la machine n° 167, puisse être attribuée à une plus grande hauteur donnée à son foyer; elle peut être due, selon lui, à une autre modification apportée en même temps, à l'une quelconque de ces parties de la machine qui influent si notablement sur la consommation du combustible.

Une discussion s'engage ensuite sur plusieurs points de détail, tels que les pompes à grande et à petite course, les bielles à deux branches, etc.

M. Spitaels appelle l'attention du sous-comité sur l'utilité qu'il y aurait à pouvoir faire travailler les machines à une plus grande pression.

M. PONCELET fait observer que les machines commandées marcheront à la pression de 7 atmosphères ou de 105 livres, c'est-à-dire à la limite de la tension de la vapeur que l'on peut y admettre en restant dans les conditions imposées par l'arrêté royal du 25 décembre 1855, concernant l'établissement et la surveillance des chaudières et machines à vapeur.

Il rappelle que primitivement ces conditions étaient telles que l'on ne pouvait atteindre que la tension de 60 livres, et que c'est à la demande des ingénieurs du chemin de fer, que l'ancien règlement a été modifié.

M. SPITAELS émet l'opinion qu'il serait avantageux d'étendre encore cette limite et de provoquer à cet effet, une nouvelle modification au règlement.

L'honorable membre pense que l'on pourrait élever la pression d'une certaine quantité dans les chaudières des locomotives, sans même en augmenter l'épaisseur, à la condition, qu'il considère comme très-importante, d'employer des tôles de première qualité. Il invoque l'exemple des chemins de fer anglais où les locomotives travaillent à une pression de 140 livres.

M. LE PRÉSIDENT résume la discussion. Il fait remarquer, qu'un rapprochement s'étant opéré entre les deux opinions, il est permis d'espérer que l'on arrivera de commun accord, à une solution satisfaisante, et il prie, en conséquence, M. Spitaels de vouloir bien indiquer les changements que, d'après les discussions qui ont occupé ces dernières séances, il conviendrait d'apporter au projet de la machine à six roues couplées admis par l'administration.

M. SPITAELS déclare, que quoique étant, en principe, partisan du grand écarte-

ment des essieux, il hésite cependant en présence des arguments et des autorités sur lesquels on s'appuie pour défendre les deux systèmes, à émettre maintenant une opinion absolue ; qu'il voudrait, avant de se prononcer définitivement, pouvoir procéder à des essais sur les locomotives à petit écartement, mais que la nécessité de construire des machines est tellement grande, que l'on ne peut pas songer à faire ces expériences avant de prendre une décision ; que, dans cette situation, le meilleur parti à prendre serait de décider qu'un certain nombre de machines seront construites dans l'un et l'autre système. En conséquence, l'honorable M. Spitaels propose de laisser continuer la construction des huit machines, commandées à l'établissement de Saint-Léonard, et d'examiner quel sera le nombre des machines que l'on fera construire dans le système du grand et du petit écartement des essieux, sur les quinze machines commandées aux établissements de Seraing, de Haine-Saint-Pierre, du Phénix et de M. Zaman.

L'honorable membre ajoute que le Gouvernement aurait ainsi le moyen de constater par lui-même et d'une manière certaine, les avantages et les inconvénients des deux systèmes.

M. DE MAN D'ATTENRODE ne partage pas la manière de voir de M. Spitaels. Il ne s'oppose pas à ce qu'on laisse continuer la construction des huit machines à fournir par l'établissement de Saint-Léonard, mais il voudrait que toutes les autres, n'étant pas encore commencées, fussent conçues dans le système du grand écartement.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP exprime la même opinion en ce qui concerné la convenance de laisser continuer la construction des machines commencées à l'établissement de Saint-Léonard, mais il déclare qu'il n'a point une conviction suffisante pour se prononcer aujourd'hui sur la seconde partie de la proposition de M. Spitaels. L'honorable M. de Brouwer de Hogendorp voudrait pouvoir procéder à des essais et des expériences sur les machines en question.

M. MASUI prie le sous-comité de ne point perdre de vue qu'il y a urgence de prendre une décision. Il rappelle que des membres du comité se sont rendus en Angleterre, surtout pour y commander des machines, les établissements du pays ne pouvant pas en fournir un nombre suffisant dans un délai rapproché, et qu'il serait donc désirable que l'on n'arrêtât pas plus longtemps la construction des locomotives commandées.

A la suite de cette discussion, M. le président met aux voix la question suivante :

« *Y a-t-il lieu de continuer la construction des locomotives à six roues couplées commandées à l'établissement de Saint-Léonard, d'après le projet de l'administration.* »

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Masui, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

Il est entendu que l'on apportera à ces machines toutes les modifications de détail et les améliorations dans le mouvement, qui seront reconnues utiles.

Le sous-comité ajourne ensuite à sa prochaine séance, qu'il fixe au lundi

12 mars, à 11 heures du matin, la décision à prendre sur le principe de la seconde partie de la proposition de l'honorable M. Spitaels.

La séance est levée à 4 heure $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 33.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 7 mars 1855.

Ordre du jour : Combustible à employer dans les locomotives.

La séance est ouverte à 4 heure $\frac{1}{2}$, sous la présidence de M. le Ministre des Travaux Publics.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEIS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Les procès-verbaux des deux séances précédentes sont approuvés.

M. LE MINISTRE expose en quelques mots l'objet à l'ordre du jour de la séance et les diverses questions sur lesquelles le comité est appelé à se prononcer. Il met en délibération la 1^{re} question résolue négativement, à l'unanimité, par le sous-comité de l'exploitation ; elle est conçue comme il suit ⁽¹⁾ :

« *Y a-t-il lieu de continuer à faire usage de briquettes de houille dans les locomotives ?* »

M. le Ministre fait connaître les raisons qui ont engagé l'administration à limiter déjà l'emploi des briquettes. Il rappelle que la commission chargée de l'examen de cette question, a constaté récemment des dégradations importantes à un grand nombre de machines.

M. MASUI pense que ces dégradations ne sont pas aussi importantes qu'on pourrait le supposer par la lecture du rapport de cette commission. Il ajoute qu'il est cependant partisan de la mesure proposée, mais qu'il croit devoir faire remarquer

(1) Voir le procès-verbal n° 50, p. 178.

qu'elle aura pour conséquence une majoration de dépense de 200,000 à 230,000 francs au budget.

Sur l'interpellation de M. Tesch, l'honorable membre déclare que, d'après les renseignements qui lui ont été fournis, l'effet utile des briquettes serait, à poids égal, à peu près celui du coke.

M. SPITAELS, rapporteur sur la question des briquettes au sous-comité de l'exploitation, ne pense pas qu'il puisse résulter, de la mesure proposée, une majoration aussi forte au budget.

L'honorable membre est convaincu qu'un poids donné de briquettes ne peut pas produire la même quantité de vapeur qu'un poids égal de coke ; il pense que l'administration n'a fait aucune expérience certaine à cet égard.

M. TESCH fait observer que la majoration de la dépense dépendra du rapport entre la puissance calorifique, à poids égal, des briquettes et du coke, ainsi que des prix de ces deux combustibles ; que, si l'administration n'a point de données certaines à ce sujet, il convient qu'elle procède à des expériences ; qu'en tout cas il est utile que le comité connaisse toutes les raisons qui militent en faveur de la mesure proposée.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit qu'en Angleterre, on n'emploie pas de briquettes dans les machines, mais qu'il y a cependant dans ce pays des locomotives marchant à la houille, et qu'il résulte des renseignements qui lui ont été fournis sur leur consommation, qu'une tonne et demie de houille correspond à une tonne de coke ; qu'il lui paraît donc difficile à admettre que l'effet utile des briquettes, au point de vue de la production de la vapeur, soit le même que celui du coke.

L'honorable membre ajoute qu'il n'est point partisan de l'usage des briquettes principalement parce que, d'une part, elles ne conviennent pas aux foyers des locomotives qui exigent un combustible qui, sous un petit volume, renferme un grand pouvoir calorifique ; et que, d'autre part, elles détériorent les machines et entraînent ainsi à des réparations coûteuses et à la mise hors de service fréquente et prolongée du matériel de traction.

Enfin l'honorable membre fait remarquer que l'emploi des briquettes donne lieu plus fréquemment à des incendies, et est, sous ce rapport, une autre cause de dépense pour l'État qui est obligé d'indemniser les propriétaires incendiés.

M. DE MAN D'ATTENRODE se prononce aussi contre l'emploi des briquettes de houille parce qu'elles brûlent les boîtes à feu, font rougir les cylindres et fondre les cerceles de piston.

La discussion étant épuisée, M. le Ministre met la question proposée aux voix ; elle est résolue négativement à l'unanimité.

M. LE MINISTRE met ensuite en délibération la seconde question, conçue en ces termes :

« *L'administration des chemins de fer doit-elle fabriquer elle-même le coke qu'elle emploie ?* »

M. SPITAELS explique par quelles considérations le sous-comité de l'exploitation a été guidé en se prononçant pour la fabrication du coke par l'État. On doit bien reconnaître, dit-il, que les fournitures de coke faites par l'industrie privée n'ont point répondu à l'attente du Gouvernement : ce combustible est généralement d'une qualité fort médiocre, ce qui est suffisamment prouvé par son poids qui

n'est que de 350 kilogrammes au mètre cube, tandis que le coke anglais pèse jusqu'à 480 kilogrammes.

L'honorable membre se rend compte de l'infériorité de notre coke par la rareté du charbon donnant de bon coke, qui est loin d'être aussi abondant en Belgique qu'en Angleterre : on est amené par là à employer des charbons demi-gras qui s'agglutinent mais ne font qu'un coke médiocre.

C'est donc pour ces raisons que le sous-comité de l'exploitation a pensé que l'État, suivant en cela l'exemple des grands établissements métallurgiques du pays, devait fabriquer son coke lui-même en n'employant que de bonnes qualités de charbon.

Le comité, partageant cette manière de voir, résout la deuxième question affirmativement, à l'unanimité.

M. LE MINISTRE met en délibération le troisième avis émis par le sous-comité de l'exploitation. Il est conçu comme il suit :

« Il convient d'abandonner, à la libre concurrence, les approvisionnements de houille pour la fabrication du coke, en stipulant des lieux de provenance capables de donner des produits satisfaisants, en traitant directement avec les producteurs par des demandes de soumissions et en déposant des échantillons. »

M. le Ministre fait remarquer que l'indication des lieux de provenance ne peut pas donner lieu à des difficultés, puisque cela se pratique déjà dans un grand nombre de cas, et notamment, en ce qui concerne les matériaux de construction; que l'on stipule, en effet, dans les cahiers des charges, que les pavés proviendront des carrières de Quenast, de l'Ourthe ou de Lessines; les pierres de taille, de Soignies, d'Écaussines, de Maffles, etc. Mais il se demande si, sans enfreindre la loi sur la comptabilité de l'État, on peut conclure directement des marchés aussi importants que ceux que l'on passe pour la fourniture du charbon ou du coke.

M. SPITAELS répond que la même objection a été présentée au sein du sous-comité, qui a été d'avis, après avoir examiné la question, que la loi de comptabilité ne s'oppose pas à ce que le Gouvernement procède à l'adjudication de ses fournitures en annonçant qu'il recevra des soumissions jusqu'à une époque déterminée et en se réservant la faculté de choisir parmi les soumissionnaires celui qui offre le plus de garantie pour la bonne exécution des marchés.

Plusieurs membres examinant la loi organique de la comptabilité de l'État et notamment l'art. 21 relatif aux marchés conclus au nom de l'État, expriment l'opinion que la marche indiquée par M. Spitaels n'est point contraire à la loi.

Le comité adopte, en conséquence, à l'unanimité, le troisième avis proposé par le sous-comité.

Il adopte également, à l'unanimité, après quelques explications données par M. Spitaels sur les avantages des fours perfectionnés en usage aujourd'hui pour la fabrication du coke, le quatrième avis émis par cette assemblée. Cet avis est conçu comme il suit :

« La dépense pour la transformation des fours pouvant être couverte en moins d'un an et demi, tant par l'économie qui en résulte dans la fabrication que par la supériorité des produits que l'on obtient dans les fours perfection-

» nés, il convient que l'administration fasse exécuter ce travail dans un bref
» délai en adoptant le système qui donne les meilleurs résultats. »

Ont pris part aux votes émis :

MM. le Ministre, de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Masui, Nerenburger, Quoilin, Spitaels et Tesch.

M. Spitaels fait ressortir les avantages que l'administration trouverait à procéder aux adjudications de combustible vers le printemps plutôt qu'au mois d'octobre ou de novembre. Il fait remarquer, à cet égard, qu'à la reprise de la navigation, après le chômage des canaux et à l'entrée de l'hiver, tous les marchés étant généralement faits, les prix des charbons s'élèvent, ou tout au moins restent fermes, tandis que vers l'époque actuelle, les marchés de l'hiver se terminant, et les nouveaux n'étant pas encore conclus, l'on se trouve dans des conditions plus favorables pour contracter avec les extracteurs de charbon.

M. DE MAN D'ATTENRODE demande qu'en attendant que l'administration puisse fabriquer elle-même son coke, elle use des moyens qu'elle a en son pouvoir pour forcer les entrepreneurs à fournir des approvisionnements plus considérables, de façon qu'elle ne se trouve plus dans le cas de devoir accepter le coke, même mauvais, présenté à la réception, sous peine de manquer de combustible.

L'honorable membre pense que l'exposition du coke en plein air ne peut pas présenter de grands inconvénients. Il cite, sous ce rapport, les chemins de fer anglais où on le trouve accumulé en tas considérables et sans abris.

M. LE MINISTRE déclare qu'il sera tenu compte de ces observations.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 2 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 34.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 8 mars 1855.

Ordre du jour : Réorganisation des services administratifs du chemin de fer.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, MASUI et VANDERSWEEP, secrétaire.

Les procès-verbaux des deux séances précédentes sont approuvés.

M. LE PRÉSIDENT propose au sous-comité, avec l'assentiment de M. le Ministre, de comprendre parmi ses membres, l'honorable M. de Lannoy qui, quoique prenant une part active à ses discussions, ne peut cependant pas, aux termes du règlement, participer à ses votes.

Cette proposition est admise à l'unanimité.

Ont pris part au vote : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Élias et Masui.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit qu'à raison des travaux nombreux dont MM. Masui, Spitaels et lui ont été chargés, il leur a été impossible de se concerter au sujet des changements à apporter à certaines parties du projet de réorganisation par suite des principes admis par le sous-comité dans ses séances précédentes. Il propose, en conséquence, à l'assemblée d'ajourner l'examen de ces parties du projet et de s'occuper aujourd'hui du chapitre VI concernant les attributions des chefs de district ⁽¹⁾.

Cette proposition étant admise, M. le président ouvre la discussion sur ce chapitre.

L'art. 177 est adopté avec la substitution des mots : *des transports*, à ceux : *du mouvement et du service des marchandises*.

Les art. 178 et 179 sont également adoptés.

A l'art. 180, les mots : *chefs de service du mouvement et des marchandises*, sont remplacés par ceux : *fonctionnaires supérieurs du service des transports*.

L'art. 181 est adopté.

L'art. 182 est adopté avec la substitution aux mots : *du mouvement et du service des marchandises*, de ceux : *des transports*.

ART. 183.

Le premier paragraphe est adopté.

Au deuxième paragraphe, les mots : *que les tarifs*, etc., jusqu'à la fin de l'article sont supprimés.

L'art. 184 est admis sans modifications.

A l'art. 185, le mot : *soient* est remplacé par : *sont*.

Les art. 186 et 187 sont adoptés.

L'art. 188 est divisé en deux phrases, la première finira par le mot : *complet* ; la seconde commencera par le pronom : *ils*, ajouté avant le verbe : *contrôlent*.

Les art. 189 et 190 sont adoptés.

A l'art. 191, les mots : *avec soin*, sont remplacés par celui : *régulièrement*.

ART. 192.

Les mots : *sont tenus de vérifier*, sont remplacés par celui : *vérifient* ; le mot : *comptables*, par : *agents* ; ceux : *voyageurs et de celui des marchandises*, par : *transports* ; et ceux : *leur district* employés au singulier par : *leurs districts respectifs* mis au pluriel.

Les art. 193 et 194 sont admis sans modifications.

Au deuxième paragraphe de l'art. 195, les mots : *directeur spécial* sont substitués à ceux : *chef de service du mouvement*.

(1) Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, p. 133.

A l'art. 196, ceux : *du mouvement et de celui des marchandises* sont remplacés par : *des transports*.

La phrase unique formant l'art. 197 est divisée en deux. La première finira au mot *station*. La seconde commencera par le pronom *ils* à placer devant le verbe *proposent*, la conjonction *et* étant supprimée.

Art. 198.

Le mot : *deux* est remplacé par : *une* et ceux : *et à des époques indéterminées* sont ajoutés après le mot : *mois*.

A l'art. 199 le mot : *ouvrier* est substitué à : *agent*.

Les art. 200 et 201 sont adoptés sans modifications.

Art. 202.

Les mots : *dénoncent dans leurs rapports journaliers au chef de service* sont remplacés par : *font rapport au directeur du service*; la préposition *de* est placée devant l'adjectif *toute*; les mots : *qu'ils connaissent*, sont supprimés.

L'art. 203 est adopté.

L'art. 204 est supprimé.

Art. 205.

Le verbe *constater* est remplacé par ceux : *faire connaître*.

Art. 206.

Les mots : *comporte l'état des choses*, sont remplacés par ceux : *les circonstances réclament*; et ceux : *au chef de service que la chose concerne*, par : *au directeur spécial du service*.

L'art. 207 est supprimé.

Art. 208.

Les mots : *tous les mois*, sont remplacés par ceux : *chaque semestre*; les mots : *au chef de service du mouvement et des marchandises*, par ceux : *à leur directeur*; l'adjectif *spécial* qualifiant *rapport* est remplacé par celui : *particulier*; et enfin, les mots : *les conditions de leur emploi*, par : *leurs devoirs*.

Art. 209. Les mots : *les chefs de district*, commençant cet article, sont remplacés par le pronom : *ils*. Les mots : *de leur district* sont ajoutés à la suite de ceux : *s'éloigner*, et ceux : *sans autorisation des, etc.*, par ceux : *sans l'autorisation de leur directeur* et enfin le mot : *prend* par : *de prendre*.

L'art. 210 est supprimé.

Le chapitre relatif aux chefs de district étant terminé, le sous-comité renvoie la suite de la discussion à ses prochaines séances qu'il fixe aux mercredi et jeudi, 14 et 15 mars à 11 heures du matin.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATENRODE.

N° 35.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 12 mars 1855.

Ordre du jour : *Discussion sur la construction des machines locomotives.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE MINISTRE a communiqué au comité, pour examen et avis :

- 1° Un dossier relatif au déplacement de la station du Midi, à Bruxelles ;
- 2° Le projet de jonction centrale des chemins de fer à Bruxelles ;
- 3° Des propositions relatives à la répartition de la partie disponible du crédit de 9 millions.

MM. de Man d'Attenrode, Nerenburger et Quoilin sont respectivement nommés rapporteurs de ces affaires.

M. LE PRÉSIDENT propose au sous-comité d'admettre, au nombre de ses membres, l'honorable M. de Man d'Attenrode qui, prenant déjà une part importante à ses travaux, pourra ainsi concourir à ses décisions.

Cette proposition est admise à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Masui, Nerenburger et Quoilin.

La discussion sur la construction des machines locomotives est reprise. M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet est introduit.

M. NERENBURGER désire motiver le vote qu'il émettra sur la question qui occupe l'assemblée depuis plusieurs séances, parce qu'il la considère comme grave et pouvant engager, jusqu'à un certain point, la responsabilité du comité.

L'honorable membre énumère les inconvénients et les avantages attribués au projet de machines à six roues couplées, proposé par l'administration. Ces inconvénients sont principalement :

L'inclinaison trop forte des cylindres qui, combinée avec le rapprochement exagéré des essieux, provoquera un mouvement de galop prononcé de la machine ;

Le porte-à-faux de la boîte à feu d'une part, et des cylindres, d'autre part ;

La position resserrée des organes de la machine dans un espace trop restreint.

Les avantages que présente ce projet sont, d'après la note de M. Poncelet :

1° L'utilisation aussi complète que possible du poids de la machine, par sa répartition uniforme sur toutes les roues ;

2° L'utilisation aussi complète que possible du combustible, par suite du rapport convenable établi entre la surface de chauffe du foyer et celle des tubes ;

3° La facilité que présentera la machine au passage dans les courbes de petit rayon ;

Et 4° Une stabilité suffisante, eu égard à la vitesse à laquelle la machine est destinée à marcher.

M. Nerenburger n'admet pas que ces avantages soient tous inhérents au système de machines à essieux très-rapprochés. Dans son opinion, on peut, dans les locomotives à plus grand écartement d'essieux, réaliser l'égale répartition de la charge, par l'emploi de balanciers compensateurs ; et, d'un autre côté, y obtenir, tout au moins aussi facilement, un rapport convenable entre les deux espèces de surface de chauffe.

M. Nerenburger fait remarquer ensuite que s'il est vrai que le rapprochement des essieux facilite le passage dans les courbes, il n'est cependant pas nécessaire de descendre pour cela jusqu'à 3^m,15, puisque la locomotive n° 167, que l'on cite comme une des meilleures du chemin de fer de l'État, présente un écartement de 3^m,45 ; et enfin, que les machines construites d'après le plan proposé pourraient bien, dans certains cas, n'avoir qu'une stabilité insuffisante, les convois de marchandises étant quelquefois obligés, pour ne pas entraver la marche des trains de voyageurs, de rouler à une assez grande vitesse.

En résumé, M. Nerenburger ne croit pas que les avantages que ces machines présenteraient, à certains égards, puissent en compenser les inconvénients ; il est convaincu que pour remédier à ceux-ci, il importe que l'on augmente dans une certaine proportion, l'espacement des essieux extrêmes.

L'honorable membre ajoute que l'on ne doit pas perdre de vue que ce projet, quoique dressé par des personnes compétentes, avec tout le soin et l'attention désirables, a été élaboré dans le cabinet ; qu'il est conçu dans un système tout nouveau, différent des locomotives que l'administration possède jusqu'à présent, et que par suite, il serait imprudent de construire un grand nombre de machines d'après ce plan, avant que l'expérience, sur une seule, soit venue démontrer que les prévisions des auteurs de ce projet devaient se réaliser. Il déclare qu'en ce qui le concerne, il ne pourrait pas approuver une pareille mesure.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP signale également comme défauts essentiels du projet de machine qui fait l'objet de la discussion, le trop faible écartement des essieux extrêmes et le porte-à-faux, tant de la boîte à feu que des cylindres. Au dire de toutes les personnes que l'honorable membre a consultées, ces conditions désavantageuses, qui ne se trouvent d'ailleurs réunies dans aucune machine de l'administration des chemins de fer de l'État, auront infailliblement pour conséquence un manque de stabilité et un mouvement de galop très-prononcé. L'honorable membre pense qu'il est impossible d'améliorer ce projet si l'on veut conserver la disposition consistant à placer les trois essieux sous le corps cylindrique de la chaudière ; il fait ressortir l'impossibilité d'avancer les roues d'avant ou de reculer

les roues d'arrière. Il faudra donc, dans son opinion, placer l'essieu d'arrière sous la plate-forme du machiniste.

M. de Brouwer de Hogendorp entre dans quelques développements tendants à démontrer l'insuffisance du foyer de la machine proposée; il cite le n° 145, considérée comme une des meilleures machines de l'administration, qui a 1 pied anglais carré de surface de grille pour 6^m,31 de surface de chauffe, et les machines anglaises qui ont généralement 1 pied carré de grille pour 6^m,50 de surface de chauffe, tandis que d'après le projet, les machines à construire n'auraient que cette même surface de grille, pour 8^m,58 de surface de chauffe.

Rencontrant ensuite l'objection qu'on lui oppose, à savoir que le n° 167 également signalé parmi les meilleures locomotives, n'a pas une surface de grille plus grande, M. de Brouwer de Hogendorp dit ne pas pouvoir accepter cette comparaison, le diamètre des cylindres étant plus petit et la pression de la vapeur étant moins élevée dans cette machine qu'ils ne le seraient dans celles qu'il s'agit de construire. Il ajoute que si l'on tient compte de cette double différence, on trouve que ces machines sont, en ce qui concerne leur puissance, entre elles comme 1 est à 1.68; que l'on ne peut, par conséquent, pas leur donner la même surface de grille, celles-ci devant avoir un pouvoir de vaporisation beaucoup plus grand que celle-là. M. de Brouwer de Hogendorp examine aussi le cas où les nouvelles machines ne travailleraient qu'à cinq atmosphères au lieu de sept, et il fait voir que, dans cette hypothèse, les puissances respectives du n° 167 et des nouvelles machines seraient dans le rapport de 1 à 1.20 et, qu'admettant que la grille de la locomotive n° 167 est dans de bonnes proportions, celle du projet en discussion devrait encore subir une augmentation de 20 p. %.

L'honorable membre conclut de ces comparaisons que les machines commandées ne vaporiseront pas une quantité d'eau suffisante à moins que l'on n'augmente la capacité du foyer, ce qui accroîtrait les inconvénients du porte-à-faux si l'on reste dans le système proposé.

M. de Brouwer de Hogendorp critique aussi :

L'insuffisance de la longueur des grandes bielles qui n'ont que 5 fois celle des manivelles, tandis qu'elles ne devraient pas avoir moins de 5½ fois cette longueur;

Le mode d'attache des cylindres, qu'il considère comme insuffisant, et qui n'a jamais été employé jusqu'ici au chemin de fer de l'État;

La trop forte inclinaison des cylindres comme devant donner lieu à une usure inégale des bandages et à un accroissement du mouvement de galop: l'angle formé par l'axe des cylindres avec l'horizon est de 8° pour les machines nouvelles; il n'est que de 6°½ dans la locomotive n° 167.

M. de Brouwer de Hogendorp examine par quels moyens on pourrait diminuer cet angle, et il indique, à cet égard, une modification dans l'espacement des roues et l'emploi de deux paires de guides au lieu d'une seule.

Enfin, dans l'opinion de M. de Brouwer de Hogendorp, l'intervalle de 17 millimètres laissé entre les tubes de fumée est insuffisant; les ingénieurs anglais adoptent des espacements beaucoup plus considérables. Ils ont reconnu que les espacements trop faibles occasionnent un grand entraînement d'eau; que, dans ces conditions, la vapeur se dégage difficilement de la surface des tubes et que la puissance d'évaporation de la chaudière en souffre notablement.

M. Clark, dit l'honorable membre, rapporte, à cet égard, une longue série d'expériences et donne une règle pratique pour l'espacement des tubes d'après leur nombre : il admet un intervalle de 17 millimètres pour moins de 130 tubes. 19 millimètres ($\frac{3}{4}$ de pouce) pour 200 tubes et va ainsi jusqu'à un espacement de $25\frac{1}{2}$ millimètres (1 pouce)

M. Kitson, ajoute-t-il, admet 21 millimètres d'espacement dans une chaudière où il place 169 tubes.

M. de Brouwer de Hogendorp conclut des diverses observations présentées dans cette discussion qu'il n'y a que deux partis à prendre pour remédier aux défauts que présenteraient les machines proposées :

Ou bien il faut augmenter l'écartement des essieux en plaçant les roues d'arrière sous la plate-forme du machiniste, ce qui permettrait d'apporter à ces machines les diverses améliorations indiquées, mais exigerait le changement de toutes les courbes trop roides de nos stations ;

Ou bien, si l'on recule devant l'exécution de ce travail, on peut augmenter l'espacement des essieux dans une proportion moindre en allongeant la chaudière, mais, dans ce cas, on doit adopter un autre plan pour le foyer et donner une plus grande surface de grille.

M. DE MAN D'ATTENRODE, entrant dans quelques considérations sur la marche suivie jusqu'ici par l'administration dans la commande de ses locomotives, fait remarquer que celles qui ont été construites d'après les plans du chef d'atelier Walschaerts se trouvent dans d'excellentes conditions : leur système de mouvement est très-simple, elles consomment moins de coke que toutes les autres machines en général, elles ont un mouvement très-doux et exigent très-peu de réparations. M. de Man d'Attenrode cite notamment le n° 113 reconnue pour être une des meilleures que possède l'administration : M. Walschaerts s'est engagé, en construisant cette machine, à lui faire faire un parcours de 50 mille lieues sans devoir y effectuer d'autres réparations que la remise des roues sur le tour; elle en a déjà fait 35 mille. L'honorable membre pense donc que l'on devrait, dans les nouvelles constructions, se rapprocher, autant que possible, de ces machines, qui ont atteint un haut degré de perfection.

Une observation qui le frappe particulièrement, c'est qu'en Angleterre les ingénieurs tendent à augmenter l'écartement des essieux extrêmes des machines, tandis que l'administration des chemins de fer de l'État est portée à suivre une marche opposée. Il rappelle, à ce sujet, que les anciennes machines belges ont $3^m,45$ d'écartement, que celles construites à Couillet ont $3^m,50$ d'écartement, que nous en possédons même de $3^m,75$, $3^m,85$ et $4^m,35$ d'écartement et que cependant les nouvelles machines seraient construites à l'espacement de $3^m,15$.

M. de Man d'Attenrode sait que l'on invoque, pour justifier ce faible écartement, la facilité du passage de ces locomotives dans les courbes de petit rayon, mais il lui semble que si on peut y faire passer des machines à voyageurs à grand écartement, on peut aussi y faire circuler des machines à marchandises présentant le même espacement dans leurs essieux extrêmes.

S'occupant ensuite de la surface de la grille, M. de Man d'Attenrode dit que notre coke laisse beaucoup de mâchefer qui, à la fin de la journée, occupe le

le fond du foyer et empêche le passage de l'air; que l'on doit avoir égard à cette circonstance dans la détermination de l'étendue de la grille. Il raconte, à l'appui de ceci, qu'à la station du Midi, sept machines produisent en une journée jusqu'à 25 hectolitres de mâchefer.

L'honorable membre termine en déclarant qu'il tient à ce que l'on adopte un plus grand écartement des essieux, parce qu'il y voit la source de beaucoup d'améliorations : on obtiendra ainsi un espace plus grand pour le mouvement, on pourra diminuer l'inclinaison des cylindres, les faire rentrer dans la machine, enfin on ne sera plus obligé de placer la boîte à feu en porte-à-faux, et on pourra en augmenter les dimensions sans inconvénients. Il propose, en conséquence, au sous-comité de décider :

1° Que l'écartement des roues sera établi de telle manière, que la boîte à feu cesse d'être fixée en porte-à-faux;

2° Que le système de mouvement appliqué par le chef d'atelier Walschaerts aux machines nos 113 et 187, et dont les avantages sont reconnus, sera adopté pour les machines nouvelles.

Enfin, l'honorable membre fait remarquer que pour qu'une machine à roues couplées travaille dans de bonnes conditions, il importe que ses roues aient toutes exactement le même diamètre; que cette égalité est moins facile à conserver en Belgique qu'en Angleterre, parce que nos bandages ne sont pas d'aussi bonne qualité; que, par conséquent, il serait convenable de réduire autant que possible, le nombre de nos machines à six roues couplées; d'en construire plutôt à quatre roues couplées pour lesquelles cet inconvénient est moindre, qui suffisent d'ailleurs pour remorquer des convois de trente-cinq voitures, et peuvent, en outre, être utilisées à la traction de grands convois de voyageurs. Il demande donc au sous-comité de décider en troisième lieu :

Que le plus grand nombre des quinze machines restant à construire, seront établies à deux paires de roues couplées et une paire de roues de support.

M. MASUI dit que c'est à tort que M. Nerenburger suppose que le plan de la machine en discussion, élaboré dans le cabinet, est conçu dans un système tout nouveau, différent de ce qui a été admis et reconnu comme bon jusqu'à présent. Avant de faire des projets, l'administration a eu soin de demander aux ingénieurs de la traction quelles étaient, parmi les machines en usage sur leurs lignes, celles qu'ils considéraient comme étant les meilleures; et, ce n'est qu'après avoir reconnu l'exactitude des renseignements qu'ils ont fournis, sous ce rapport, que l'on s'est mis à l'œuvre, que l'on a arrêté un projet où l'on a cherché à réunir toutes les dispositions signalées comme les plus avantageuses, eu égard aux conditions d'établissement de nos voies et aux exigences de notre trafic.

Ce projet n'est donc pas conçu dans un système nouveau. Il doit être considéré, au contraire, comme l'expression de ce que l'expérience a démontré être le meilleur.

Répondant ensuite à une demande qui lui est adressée par M. le Président, au sujet de la limite d'écartement qu'il serait disposé à admettre, M. Masui déclare que si un ingénieur lui présentait les projets d'une machine à quatre roues couplées ayant plus de 4^m,50 d'espacement entre ses essieux extrêmes et d'une ma-

chine à six roues couplées ayant plus de 3^m,60 d'écartement, il ne croirait pas pouvoir les admettre.

L'honorable membre prie le sous-comité de ne pas perdre de vue que la plupart de nos stations présentent des courbes à petit rayon, dans lesquelles les machines à six roues couplées et à grand écartement dérailleraient fréquemment, et qu'il serait cependant fort difficile de changer cet état des choses.

M. MASUI ne pense pas non plus que notre trafic exige de très-fortes machines. Il cite, à l'appui de cette opinion, un relevé de la composition des convois de marchandises sur le chemin de fer de l'État, d'où il résulte que sur 4,500 convois, il y en a plus de 3,000 de moins de 33 voitures et moins de 200 de plus de 45 voitures.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que les déclarations que M. Masui vient de faire, sont de nature à abrégé les discussions ultérieures; il engage les autres membres du sous-comité à indiquer également quel est, dans leur opinion, l'espacement qu'il convient de donner aux essieux.

M. PONCELET pense que tous les membres du sous-comité sont d'accord pour préférer un écartement d'essieux moyen. Or, il lui paraît difficile d'arriver à des dimensions moyennes sans tomber dans l'inconvénient des tubes trop longs que le sous-comité veut éviter. En conservant, en effet, les trois essieux sous le corps cylindrique de la chaudière, on ne peut pas en augmenter l'écartement sans allonger de la même quantité la chaudière et par suite les tubes. La machine n° 167 a ses trois essieux, écartés de 3^m,40, placés sous la chaudière; aussi ses tubes ont-ils jusqu'à 4^m,12 de longueur.

Si, au contraire, on place le dernier essieu en arrière de la boîte à feu, on tombe immédiatement dans les écartements extrêmes de 15 et 16 pieds anglais incompatibles avec la situation actuelle des courbes de nos stations.

On doit donc, si l'on veut éviter l'un et l'autre de ces inconvénients, renoncer aux machines à six roues couplées et en construire à quatre roues couplées seulement; mais dans ce cas le poids porté par l'essieu d'avant est perdu pour la traction.

En ce qui concerne l'étendue donnée à la grille, M. Poncelet persiste à croire qu'elle est suffisante; il ne pense pas qu'on puisse comparer, sous ce rapport, nos machines à celles que l'on emploie en Angleterre, parce que le coke que l'on consomme dans ce pays est beaucoup plus dense que le nôtre et exige par suite une plus grande quantité d'air pour sa combustion. Il n'est donc pas étonnant que les machines anglaises aient une plus grande surface de grille.

M. Poncelet ne pense pas que l'inclinaison donnée aux cylindres soit trop considérable; elle n'est que de 8°. Or, MM. le Chatelier, Flachet, Petiet et Polonceau disent, dans leur *Guide du mécanicien constructeur et conducteur des machines locomotives*, que l'inclinaison des cylindres donne souvent une grande facilité pour le service, mais que poussée au delà d'une certaine limite, qu'ils fixent de 16° à 25°, elle peut présenter des inconvénients. L'angle de 8° adopté dans le projet n'est donc pas trop grand; dans l'opinion de M. Poncelet, il ne produira pas les mauvais effets signalés par l'honorable M. de Brouwer de Hogendorp.

M. Poncelet admet avec M. de Brouwer de Hogendorp qu'il serait préférable de donner aux bielles des machines une longueur plus grande que 5 ou 5½ fois celle des manivelles, mais il croit cependant que ce rapport peut être adopté

sans inconvénient. Il cite, à cet égard, la nouvelle machine que le chef d'atelier Walschaerts construit actuellement : les longueurs des bielles et des manivelles y sont entre elles comme 1 est à 5 1/2.

En ce qui concerne enfin le trop grand rapprochement des tubes, M. Poncelet déclare qu'il ne prévoyait pas que cette observation se produirait et qu'il ne pourrait pas par conséquent justifier immédiatement par des exemples tirés de locomotives se trouvant dans de bonnes conditions, l'espacement adopté pour les tubes de la machine proposée. Il croit cependant pouvoir affirmer que les constructeurs français admettent également une disposition semblable.

M. Poncelet croit aussi devoir faire remarquer que le n° 113 que l'on a souvent citée, est une machine à voyageurs, tandis que celles que l'on discute sont destinées à la traction des convois de marchandises et que, par conséquent, les comparaisons que l'on fait à cet égard, peuvent laisser à désirer sous le rapport de l'exactitude.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP croit devoir ajouter quelques mots au sujet de la surface de la grille et de la capacité du foyer, parce que ces parties de la machine ont une influence très-grande sur sa marche régulière et sur sa consommation. Il cite comme preuve de cette influence, les variations que le n° 167 a subies dans sa consommation par suite de quelques modifications apportées à son foyer.

Au commencement de sa mise en service, le n° 167 n'était pas une très-bonne machine ; elle consommait beaucoup de coke et produisait relativement peu de vapeur. Ce défaut provenait de l'insuffisance du foyer, qui n'avait pas assez de capacité ; on l'a augmenté en hauteur de 0^m,28, et ce changement a produit les meilleurs résultats ; la consommation de la machine a diminué ; sa production de vapeur a augmenté et l'on a pu porter le tuyau d'échappement, qui avait 0^m,10, à 0^m,15 de diamètre. Cependant, après un accident arrivé à la boîte à feu, on en a diminué la capacité en la raccourcissant d'un côté ; depuis lors cette machine n'a plus produit la même quantité de vapeur et on a été forcé de diminuer de nouveau le diamètre du tuyau d'échappement, lequel n'a plus aujourd'hui que 0^m,11, ce qui a eu pour conséquence une plus grande consommation de combustible.

Cet exemple prouve, ajoute M. de Brouwer de Hogendorp, combien il importe d'avoir une capacité suffisante de foyer. L'honorable membre pense que dans le projet proposé par l'administration, on est resté au-dessous de la limite qu'il convient d'adopter. Il dit que si, d'après la formule donnée par M. le Chatelier, dans son ouvrage sur les chemins de fer d'Angleterre en 1851, on calcule le rapport entre la surface de chauffe et les éléments de la consommation de vapeur, on trouve que pour les machines anglaises, il est généralement de 4^m,15 ; pour les machines françaises de 0^m,95 ; et pour la machine proposée de 0^m,85 seulement, quoique le rapport de la surface du foyer à celle des tubes soit plus petit que celui (1/10) admis par M. le Chatelier.

M. SPITAELS entre dans quelques considérations sur la proposition qu'il a faite à la fin de la dernière séance. Il déclare de nouveau être partisan des machines à grand écartement, mais il est d'avis que l'on pourrait employer avec avantage des machines à quatre roues couplées, lesquelles, d'après les chiffres cités par M. Masui, suffiraient dans la plupart des cas, aux besoins de notre trafic.

L'honorable membre pense donc que sur les machines restant à construire, on

pourrait en faire un certain nombre, huit par exemple, à l'écartement de 15 pieds et faire toutes les autres à quatre roues couplées.

M. Spitaels ajoute que l'écartement de 16 pieds 3 pouces donné aux locomotives anglaises est peut-être exagéré, au point de vue de notre chemin de fer, mais que dans son opinion, on peut adopter sans inconvénient, un espacement de roues de 15 pieds ou 4^m,50 au *maximum* ; que pour faciliter le passage de ces machines dans les courbes des stations, on peut modifier celles-ci ; que l'on doit d'ailleurs régler l'emploi des machines sur les diverses lignes, d'après leur écartement et la situation de la voie.

M. LE PRÉSIDENT, après avoir résumé la discussion et les propositions faites, met successivement aux voix, avec l'assentiment de l'assemblée, les deux questions suivantes :

« *Y a-t-il lieu de donner à l'écartement des essieux extrêmes des machines à marchandises à six roues couplées, plus de 3^m,15 ?* »

« *Y a-t-il lieu d'adopter 4^m,50 comme limite maxima pour l'écartement des essieux extrêmes des machines à marchandises à six roues couplées ?* »

Ces deux questions sont résolues affirmativement à l'unanimité, sauf une abstention.

Ont pris part aux votes :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

M. Masui s'est abstenu.

De nouveaux plans seront dressés, ensuite de ces décisions, par M. Poncelet, qui se concertera à cet égard avec M. Spitaels.

M. DE MAN D'ATTENRODE demande s'il est bien entendu que la boîte à feu ne sera plus placée en porte-à-faux.

M. SPITAEELS répond que le placement du dernier essieu en arrière de la boîte à feu, est une conséquence nécessaire de l'écartement *maximum* de 4^m,50 adopté par le sous-comité.

Le sous-comité décide ensuite, à l'unanimité, qu'il convient que l'administration écrive à MM. Sharp, Roberts et C^{ie}, de Manchester, pour les prier d'examiner s'ils ne peuvent pas réduire, sans inconvénient, à 15 pieds, l'écartement des essieux extrêmes des machines qui leur sont commandées pour le Gouvernement.

Le sous-comité renvoie la suite de cette discussion à sa prochaine séance qu'il fixe au lundi 19 de ce mois, à 11 heures du matin.

La séance est levée à 2 heures 1/2.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 36.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 13 mars 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs du chemin de fer.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, QUOILIN, SPITAELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne lecture des modifications qu'il propose d'apporter au projet d'organisation de l'administration des chemins de fer, ensuite des principes admis par le sous-comité dans ses précédentes séances au sujet du service du mouvement et des marchandises (1).

L'assemblée décide que le travail de l'honorable M. de Brouwer de Hogendorp sera communiqué à tous les membres avant ses prochaines séances, qu'elle fixe aux mercredi et jeudi 21 et 22 mars à 11 heures du matin.

La séance est levée à 1 heure.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

(1) Voir l'annexe au procès-verbal n° 38, p. 210.

N° 37.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 19 mars 1855.

Ordre du jour : *Rapport sur la situation du matériel roulant ;*
Rapport sur le projet de déplacement de la station du Midi,
à Bruxelles ;
Rapport sur la jonction centrale des chemins de fer, à
Bruxelles.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDEERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP annonce au sous-comité que M. le Ministre vient de l'informer que la Cour des comptes a visé hier, un crédit de cent vingt et un mille francs, destiné à payer, à titre d'avance, le tiers des commandes faites en Angleterre, par les membres du comité qui se sont rendus dans ce pays. — Ces paiements auront lieu immédiatement.

M. LE MINISTRE a communiqué au comité, pour examen et avis, les plans et projets de cahiers des charges relatifs à la construction d'un hangar aux marchandises et d'une remise aux voitures dans la station de Charleroy.

M. SPITAEELS est nommé rapporteur.

M. DE MAN D'ATTENRODE donne lecture de son rapport sur la question du déplacement de la station du Midi, à Bruxelles.

En terminant, l'honorable membre fait remarquer que l'avis à donner par le sous-comité sur le projet de déplacement de la station du Midi, lui paraît devoir être subordonné à celui qu'il émettra sur les propositions relatives à l'établissement d'une station centrale, à l'intérieur de la ville de Bruxelles, et qu'il conviendrait en conséquence, de procéder en premier lieu, à l'examen de ce nouveau projet.

M. MASUI explique en quelques mots, où en était la question du déplacement de la station du Midi, au moment où M. le Ministre l'a soumise au comité. Il dit, qu'il y a urgence de prendre une décision parce que les propriétaires à exproprier, qui ont signé des compromis provisoires pour la cession de leurs terrains, déclarent qu'ils rompent leurs engagements si le Gouvernement tarde plus longtemps à traiter définitivement avec eux.

Le sous-comité décidant qu'il prendra immédiatement connaissance du rapport

de M. Nerenburger, sur le projet de jonction des chemins de fer à Bruxelles, et l'honorable membre en donne lecture.

Ce rapport se termine par la conclusion suivante :

« On voit donc que si l'entreprise est profitable à la compagnie (ce qui du reste » n'est nullement démontré), elle est onéreuse pour l'État. Ainsi, au point de » vue des intérêts financiers comme à celui des avantages matériels, elle se » ble conçoit dans de mauvaises conditions. C'est pourquoi j'ai l'honneur de pro- » poser au sous-comité de faire connaître à M. le Ministre des Travaux Publics, » qu'il n'y a pas lieu de prendre en considération le projet de jonction directe » élaboré par M. Le Hardy de Beaulieu. »

A la suite d'observations en sens divers présentées par plusieurs membres, le sous-comité décide que la discussion sur ce projet, ainsi que sur celui du déplacement de la station du Midi, seront mis à l'ordre du jour de sa prochaine séance.

M. LE PRÉSIDENT invite M. Masui à donner lecture du rapport qu'il a adressé à M. le Ministre sur la situation du matériel, à la suite de certains faits signalés dans la séance du sous-comité du 21 février dernier, et portés par M. le Président, à la connaissance de ce haut fonctionnaire (1).

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MONSIEUR LE MINISTRE,

» Vous m'avez fait l'honneur de me transmettre la dépêche du 22 février dernier du sous-comité des travaux et constructions, par laquelle il signale la mauvaise situation du matériel, situation qui lui a paru tellement grave qu'il a cru devoir ordonner que la communication qui lui a été faite par un de ses membres, fût consignée au procès-verbal.

» La situation du matériel est connue. Je n'ai cessé de la signaler, à toute occasion, comme déplorable, tant à l'ancien conseil qu'au comité consultatif.

» Elle est la conséquence obligée de l'insuffisance des crédits alloués chaque année pour l'entretien et le renouvellement du matériel.

» Les chefs de service, constamment harcelés par l'administration centrale, pour qu'ils réduisent le nombre d'ouvriers, le salaire; pour qu'ils restreignent les dépenses, alors que les transports et, par conséquent, le travail, vont en augmentant; les chefs de service, dis-je, hésitent et ajournent forcément tout ce qui implique une dépense.

» Depuis huit années, les mêmes plaintes se produisent sur l'insuffisance du matériel, et nos ressources diminuent considérablement si l'on a égard au développement des transports.

» Il n'y a pas jusqu'au magasin central qui, en 1851, contenait pour une valeur de 1,657,000 francs, laquelle, en 1854, se trouvait réduite à 954,000 francs. Comment peut-on obtenir des approvisionnements convenables, alors qu'on est obligé de faire des adjudications pour six mois?

(1) Voir le procès-verbal n° 24, p. 125.

» La preuve de cette insuffisance permanente des crédits se résume comme il suit :

» Pour 1846 il a fallu un crédit extraordinaire de fr.	372,318
» — 1847 — —	1,086,287
» — 1848 — —	6,193
» — 1849 — —	187,774
» — 1850 — —	897,854
» — 1851 — —	649,984
» — 1852 — —	617,650
» — 1853 — —	1,388,670
» — 1854 — —	1,862,000
» et pour 1855, il en faudra un de	2,000,000

» J'ai prévenu, en décembre dernier, que si des circonstances déterminées se présentaient, le service pourrait être arrêté tout court. J'ai dit qu'à moins que l'on ne m'autorisât, en allouant les fonds nécessaires, à entamer immédiatement la réparation de tous les wagons qui étaient déjà retirés du service ou qui devaient l'être encore, à cause de leur mauvais état, je ne répondais nullement du service; qu'il fallait dépenser environ 500,000 francs pour opérer les grandes réparations (main-d'œuvre et matériaux), ainsi que les renouvellements, et que ces travaux ne pourraient être terminés que pour le mois d'août.

» Ma conclusion était : peut-on autoriser, dans ce but, l'admission de nouveaux ouvriers et l'achat de fournitures ?

» Le sous-comité, dans sa séance du 7 décembre répondit :

» *Oui, en restant dans les limites des allocations.*

» C'était dire formellement que non.

» La proposition fut faite de prélever la somme précitée sur le crédit de 9,000,000. On en référa à la Cour des comptes qui y donna son assentiment.

» Le sous-comité en fut informé dans sa séance du 8 janvier, et je reçus l'autorisation de proposer des mesures en conséquence⁽¹⁾.

» Antérieurement à cette autorisation, j'avais convoqué (le 19 décembre) les chefs de service, à l'effet de discuter les mesures à employer pour mettre le matériel en bon état dans le plus court délai possible, si les fonds nécessaires nous étaient alloués.

» La réponse de ces fonctionnaires était identique :

» Il fallait augmenter le nombre des ouvriers, la durée du travail par jour, et s'assurer, au préalable, de la possibilité d'obtenir les fournitures nécessaires.

» Dès mon retour d'Angleterre, je me suis fait rendre compte de la situation des choses. J'ai convoqué de nouveau les chefs de service le 24 février.

» C'est le même jour que j'ai reçu communication du rapport précité.

» Voici l'ordre du jour de cette réunion :

« Dans la réunion du 19 décembre dernier, il a été convenu que chacun, en ce qui le concerne, prendrait des mesures :

(1) Voir le procès-verbal n° 18, p. 80.

- » 1° Pour accélérer le plus possible, la mise en bon état des locomotives et voitures, par tous les moyens en leur pouvoir ;
- » 2° Pour prévenir les détériorations du matériel ;
- » Je désire savoir ce qui a été fait par chaque fonctionnaire en cause.
- » Il faut à tout prix que l'on mette un terme à l'état actuel des choses. Que propose-t-on ?
- » Tous les moyens sont bons pourvu qu'on améliore la situation.
- » Ainsi, convois par ligne, par exemple.
- » Convois par grand écartement.
- » Suspension de tout chef de station dans la station duquel la manœuvre des wagons par locomotives, donnera lieu à des chocs plus forts que produiraient les ouvriers en les poussant.
- » Achat d'office de tampons en caoutchouc, n'importe où.
- » Ne pourra-t-on prendre le caoutchouc rebuté, moyennant une réduction de prix ?
- » Ne peut-on remplacer le caoutchouc par des ressorts de l'ancien modèle plus prompt à obtenir ?
- » Achat de bois et de fer, dans les stations.
- » Suspension du service du magasin central pendant l'exécution de ces travaux d'urgence.
- » Voici maintenant le résumé des mesures prises ensuite de la première réunion du 23 décembre :
- » 1° Les ingénieurs chefs de service ont prescrit de travailler $4\frac{1}{4}$ et $5\frac{1}{4}$ au lieu de $4\frac{1}{4}$, et les dimanches partout où cela était indispensable ;
- » 2° Ils ont agréé les ouvriers de métier pour le service des locomotives, des voitures, partout où ils ont pu s'en procurer ;
- » 3° Ils ont fait acheter dans le commerce, le bois et le fer dont le magasin central était dépourvu ;
- » 4° Ils ont fait des marchés d'urgence pour fourniture de bois seulement, s'élevant à plus de 8,400 francs ;
- » 5° L'ingénieur de l'arsenal a augmenté son personnel de quatre-vingts ouvriers, mais il a mis plus de cinq semaines à obtenir les soumissions des bois nécessaires pour la reprise régulière des travaux.
- » Ces mesures étant insuffisantes et d'ailleurs trop peu immédiates, après de longues discussions, on a été unanime sur l'urgence de commander en Angleterre 2,000 rondelles de choc et 1,000 rondelles de traction, ainsi que 500 tubes en cuivre, à la condition d'être fournis endéans le mois ; plus de 400 wagons pourraient rouler si l'on avait immédiatement ces rondelles.
- » 6° Enfin, on a adjugé en décembre, des fournitures pour le matériel, s'élevant à 156,000 francs, et l'adjudication qui est annoncée pour le 14 mars, montera à environ 200,000 francs.
- » Il semble impossible de faire davantage pour accélérer les réparations, mais il restait à résoudre la question délicate : que faut-il faire pour que la détérioration n'exécède pas la réparation ?
- » On avait déjà essayé de former des convois par ligne, par grand et par petit

écartement. Mais la multiplicité des transports et des localités, de chargement et de déchargement, avait rendu ces combinaisons infructueuses.

» Après l'examen d'une foule de propositions plus ou moins admissibles, on a été unanime pour croire que l'indifférence de quelques agents dans la composition, la décomposition ou la surveillance des convois, pouvait exercer une grande influence sur les dégâts constatés, et l'ordre de service n° 20 ci-joint, (1) a été arrêté comme étant la seule mesure de rigueur à prendre, pour atténuer, autant que possible, la dégradation du matériel.

» Cet ordre a reçu son exécution à partir du 1^{er} mars courant.

» Les faits signalés dans la lettre du 22 février dernier, n'ont donc eu pour moi, comme je l'ai dit au commencement de ce rapport, rien d'extraordinaire, et si ensuite de la proposition du comité, M. le Ministre n'avait pas autorisé l'exécution des travaux devenus de la dernière urgence, sur le crédit de 9 millions, l'on devrait s'attendre à voir le service entièrement compromis.

» Quant à l'exécution des contrats, elle se fait rigoureusement, trop rigoureusement peut-être dans les cas d'urgence comme ceux où nous nous trouvons actuellement, mais il est impossible de faire autrement, et quand l'administration, à l'expiration des délais de livraison, est obligée de rebuter des fournitures parce qu'elles n'ont pas les qualités voulues, il ne reste d'autre mesure à prendre par les ingénieurs que la commande d'office; mais cette commande n'en ajourne pas moins, pour un, deux ou trois mois, le remplacement des objets rebutés.

» Pour ce qui concerne le paragraphe relatif à l'état des machines, je ferai remarquer que si quatre locomotives ont été attachées à un convoi dans la station de Malincs, cela n'a rien d'extraordinaire. Quand un convoi gelé doit être mis en

(1) Voici cet ordre :

« Le 26 février 1853.

» A dater du 1^{er} mars prochain :

» 1° Aucun train de marchandises ne pourra circuler, sans avoir, dans sa composition, un wagon à buttoirs à double écartement.

» 2° Il est défendu de raccorder un wagon à petit écartement à un wagon à grand écartement.

» Le raccordement devra toujours se faire, s'il y a lieu, au moyen *du* ou *des* wagons à double écartement.

» 3° Le chef de station qui composera un convoi ou qui intercalera un wagon dans un convoi, en opposition avec ce qui précède, sera passible d'une retenue de dix francs.

» 4° Le chef de convoi est tenu de vérifier le train avant chaque départ; il sera passible d'une retenue de cinq francs, — s'il n'a pas prévenu le chef de station de toute infraction au présent ordre; — s'il ne l'a pas annotée sur-le-champ sur son calepin, et signalée ensuite dans son rapport journalier.

» 5° Toute manœuvre dans les stations ou haltes, avec ou sans locomotive, pouvant produire un choc de nature à détériorer le matériel, est défendue sous peine de la retenue indiquée aux §§ 3 et 4.

» 6° Tout fonctionnaire du grade de chef de service, quelles que soient d'ailleurs ses attributions, est tenu d'imposer la retenue aux chefs de station et aux chefs de convoi, et d'en faire part immédiatement au directeur général.

» Le Directeur général,

» MASUI. »

marche, avant que les essieux tournent dans les coulants, on comprend qu'il faille un effort momentané extraordinaire, et l'on a vu quatre locomotives attachées à une cinquième pour la dégager en temps de neige ou de gelée.

» Je ne puis, du reste, mieux répondre à l'idée fâcheuse qui pourrait résulter de cette assertion, qu'en communiquant le tableau ci-joint qui indique que sur 4,400 convois de marchandises (en novembre dernier) 3,800 convois étaient remorqués par une seule machine et que sur ce nombre il y en avait 500 composés de 35 à 45 voitures, et 200 composés de plus de 45 voitures.

» J'ai la conviction que la situation n'empire pas et que vers la fin de mars, c'est-à-dire dès que les fournitures nous arriveront, elle s'améliorera considérablement et qu'enfin pour le mois d'août ou de septembre, notre situation sera normale.

» *Le directeur-général,*

» MASUI. »

Le sous-comité décide que ce rapport sera déposé dans ses archives.

M. QUOILIN donne lecture de son rapport sur les propositions tendantes à modifier la répartition du crédit de 9,000,000 et à majorer d'un million, la partie de ce crédit qu'aux termes de la loi, le Gouvernement peut dépenser en 1855.

Ce rapport se termine de la manière suivante :

« Si, cependant, les travaux à faire, les achats à réaliser, offraient un tel caractère de nécessité et d'urgence qu'un ajournement parût impossible, il faudrait bien recourir à la Législature pour faire décréter un transfert que la loi de comptabilité ne permet pas d'opérer par voie administrative. Dans ce cas, et pour que le comité consultatif puisse se prononcer avec une parfaite connaissance de cause, il lui restera à prier M. le Ministre de faire établir d'une manière satisfaisante et par des considérations développées, la *nécessité et l'urgence* de la partie du crédit qui excède le chiffre affecté à 1855.

» Il sera utile, en outre, que le comité reçoive des explications sur les causes de l'erreur dans laquelle l'administration est tombée en supposant la dépense à faire, en 1855, à un million de moins que celle que l'on prétend aujourd'hui être indispensable. »

Le sous-comité, adoptant ces conclusions, décide que ces renseignements seront demandés à l'administration.

Le sous-comité décide ensuite, qu'il examinera dans sa prochaine séance les projets d'ensemble des stations d'Anvers, de Gand et de Braine-le-Comte et prie M. le directeur général Masui de faire préparer, pour cette séance, une note explicative à l'appui de ces projets.

Le sous-comité émet, en outre, le vœu qu'à l'avenir les projets soumis à son examen soient accompagnés de notes explicatives et justificatives.

La prochaine séance est fixée au lundi 26 mars courant, à 11 heures du matin.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 38.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 21 mars 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT rend compte d'une visite que l'honorable M. Spitaels et lui ont faite, la veille, aux ateliers des stations du Nord et du Midi, à Bruxelles. Il signale que, quoiqu'il eût été convenu que, sauf en ce qui concerne la station du Midi, tous les travaux importants de réparation se feraient désormais à l'arsenal de Malines, on exécute cependant à la station du Nord des ouvrages de reconstruction de locomotives.

Il cite, notamment, une très-vieille machine, le n° 5, que l'on y reconstruit presque entièrement en ce moment.

M. MASUI répond qu'il serait impossible de réparer, à l'arsenal de Malines, une seule machine en plus de celles qui s'y trouvent actuellement, et que par suite, l'administration se voit dans la nécessité de continuer à effectuer une partie de ses travaux dans les ateliers des stations.

M. SPITAEELS critique les travaux de reconstruction s'appliquant aux anciennes machines de l'administration ; il trouve qu'il serait plus avantageux, sous tous les rapports, de mettre ces locomotives hors de service, de les vendre et d'en acheter de nouvelles.

L'honorable membre fait ensuite l'éloge des travaux que le chef d'atelier Walschaerts exécute à la station du Midi ; il fait ressortir surtout les avantages de la machine, n° 113, qui a été souvent citée dans les discussions du sous-comité des travaux et constructions.

M. MASUI exprime la même opinion. Il se dit d'autant plus satisfait de l'approbation donnée à cette machine, que l'administration en a adopté le plan pour toutes les locomotives à voyageurs en construction, et que le comité de la traction, qui s'est réuni hier à l'effet de discuter le type à suivre dans la reconstruction de nos machines à voyageurs, a également admis ce plan.

M. Masui déclare qu'il est également partisan de la vente de nos vieilles locomotives et de l'achat de nouvelles machines pour remplacer celles qu'on mettrait

ainsi hors de service ; mais il fait remarquer que la situation financière faite au chemin de fer n'a jamais permis jusqu'à présent d'adopter cette mesure ; il signale l'embarras que l'administration éprouve chaque fois qu'il s'agit d'effectuer des travaux de reconstruction d'une certaine importance et exprime le vœu que le comité délègue un certain nombre de ses membres avec la mission d'examiner les locomotives qui se trouvent dans le cas d'être renouvelées en grande partie, ainsi que d'indiquer les mesures à prendre dans l'intérêt du service.

Sur l'observation de M. de Lannoy, qui engage l'honorable M. Masui à faire une proposition à cet égard, dans la prochaine séance du sous-comité des travaux et constructions, l'assemblée met fin à cet incident et aborde l'examen de la nouvelle rédaction proposée par M. de Brouwer de Hogendorp, pour la première section du chapitre IV du projet de réorganisation ⁽¹⁾.

Art. 145.

Le premier paragraphe est adopté sans modifications.

Le second paragraphe commencera par les mots : *Ce service comprend spécialement*, substitués à ceux : *Il a dans ses attributions*.

M. MASUI propose de charger le directeur du matériel, de l'entretien des bâches, des lampes et des chaufferettes. Il fait ressortir l'importance du service des bâches et les inconvénients qu'il pourrait y avoir à les faire entretenir et réparer par les soins d'un fonctionnaire différent de celui qui est chargé de les faire confectionner.

Il pense aussi que l'entretien des lampes et des chaufferettes rentrerait plus convenablement dans le service des voitures.

M. SPITAELS appuie l'observation de M. Masui en ce qui concerne les bâches. Il pense qu'il serait avantageux de les fixer, de même que les prolonges, aux wagons, comme cela se pratique sur certains chemins de fer français et notamment sur les lignes de Paris à Strasbourg ; la bâche faisant ainsi partie intégrante des wagons, il est naturel de la faire réparer par les agents du service du matériel.

L'honorable membre ne pense pas qu'il en soit de même pour les lampes et les chaufferettes dont l'entretien doit, selon lui, rester dans les attributions du service des transports.

Après quelques nouvelles observations présentées par plusieurs membres, le sous-comité décide que l'entretien des bâches sera fait par le service du matériel, et supprime, en conséquence, les mots : *des bâches* au paragraphe en discussion.

Les mots : *La composition et* sont placés devant ceux : *la police des convois*, etc., et l'article, ainsi modifié, est adopté.

L'art. 146 est adopté sans modifications.

Art. 147.

Sur la proposition de M. Quoilin, les mots : *et donne son avis au directeur général sur les indemnités à accorder*, sont supprimés.

L'art. 148 est adopté.

(1) Voir l'annexe, p. 210.

A l'art. 149, les mots : *avec les compagnies*, sont supprimés.

A l'art. 150, M. Quoilin propose de supprimer les mots : *et soumet au directeur général*, parce que cela va de soi, et, que si on les maintenait, il faudrait les répéter à chaque article concernant les propositions à faire par les directeurs.

Cette suppression est adoptée.

Les art. 151, 152, 153 et 154 sont admis sans modifications.

ART. 155. L'adjectif *tout*, commençant le premier paragraphe de cet article est supprimé.

A la suite d'une discussion sur les inconvénients qu'il pourrait y avoir à placer les machinistes et les chauffeurs en marche, directement sous les ordres du directeur des transports, le deuxième paragraphe est supprimé, avec la réserve que le sous-comité réglera les devoirs de ces agents, pour tout ce qui concerne le service des convois et les manœuvres, quand il s'occupera des attributions des chefs-gardes.

ART. 156.

M. MASUI dit que les dépôts d'approvisionnements ont été jusqu'à présent dans les attributions du service de la traction, parce que c'est celui qui exige les approvisionnements les plus considérables et les plus variés. Il pense qu'il faudrait continuer à agir de même.

MM. SPITAELS et DE BROUWER DE HOGENDORP sont d'avis que chaque service doit être responsable de ses propres approvisionnements; qu'il pourrait y avoir des inconvénients à faire dépendre, sous ce rapport, l'un de l'autre, et qu'il ne faudra, d'ailleurs, dans le système proposé, qu'un magasinier par station.

MM. Loos et QUOILIN présentent des observations dans le même sens.

M. TESCH propose de supprimer les mots : *dépôts d'*, l'article commençant dans ce cas par ceux : *les approvisionnements pour*, etc.

Cette proposition est adoptée.

ART. 157.

Après quelques explications données par MM. Masui et de Brouwer de Hogendorp, sur la surveillance et la vérification sommaire des écritures et des caisses des stations, à faire par les fonctionnaires du service des transports, le sous-comité remplace le mot : *vérification* par : *surveillance*; les mots : *le contrôle* par : *celle*. Il supprime ensuite les mots : *et des approvisionnements*, et adopte l'article ainsi modifié.

L'art. 158 est admis sans discussion.

ART. 159.

M. MASUI pense qu'il faudra peut-être donner plus de deux sous-chefs au directeur des transports.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne croit pas que cela soit nécessaire; il explique comment on a été amené à réunir le mouvement et les marchandises sous une seule direction, tout en maintenant cette division pour les assistants du directeur des transports. Il ajoute que l'on ne doit pas perdre de vue que les chefs de district donneront à cette partie du service, une force qui lui manque aujourd'hui.

Cet article est tenu en suspens.

Le sous-comité passe ensuite à la discussion de la section II qui traite des attributions de l'inspecteur du mouvement (1).

Le titre d'inspecteur est provisoirement maintenu.

Après une longue discussion, à laquelle tous les membres prennent part, sur la manière de subdiviser le service des transports; les avantages et les inconvénients de la subdivision en service des voyageurs et service des marchandises; la limite où cesse le service des marchandises et commence celui du mouvement dans le système du projet, le sous-comité, sur la proposition de M. Quoilin, prie M. Masui de présenter une nouvelle rédaction pour cette partie du projet d'organisation relative aux transports.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 58.

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp (2).

CHAPITRE IV.

DU SERVICE DES TRANSPORTS.

SECTION PREMIÈRE.

DU DIRECTEUR DES TRANSPORTS (3).

ART. 143. Est délégué au directeur des transports, tout ce qui concerne le service des stations et des convois.

Il a dans ses attributions :

La répartition, le nettoyage et le graissage du matériel de transport; l'éclairage et le chauffage des voitures; l'entretien des bâches, des lampes et des chaufferettes; toutes les opérations qui précèdent ou suivent les transports en général, y compris le factage, le camionnage, l'emmagasinage et les déclarations de douane et d'octroi; le convoyage; le contrôle des coupons en route et à la sortie; la police des convois; le service des signaux dans les stations et à leurs abords; les si-

(1) Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, p. 150.

(2) Voir le procès-verbal n° 36, p. 200.

(3) Cette section est destinée à remplacer les sections I^{res} des chapitres IV et V (art. 143 à 154 et 166 à 170) du projet primitif. Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, pp. 149 et 152.

gnaux des trains ; la manœuvre des aiguilles ; la tenue et la police des stations, salles d'attente et buffets restaurants ; la police des abords des stations, voitures de place et commissionnaires ; l'éclairage des stations et de leurs abords ; le chauffage des bâtiments ; les boîtes de secours ; les objets trouvés ; l'examen immédiat des réclamations et plaintes des voyageurs et du public en général ; les enquêtes en cas d'accident ou de fait grave arrivé dans le service.

ART. 146. Il applique ses soins à étendre le trafic des marchandises.

L'exécution de toutes les mesures relatives à cet objet lui est confiée ; il provoque celles qu'il serait utile d'adopter.

ART. 147. Il instruit toutes les réclamations pour colis perdus, avariés ou en retard, et donne son avis au directeur général sur les indemnités à accorder.

ART. 148. Il est entendu sur toute demande de transport de voyageurs à prix réduit, il prépare tous les règlements et ordres relatifs au trafic des marchandises et tous les traités à conclure avec les expéditeurs. Il donne son avis sur les détaxes demandées.

ART. 149. Il veille à l'exécution des conventions qui concernent le transport des voyageurs et des marchandises ainsi que des traités avec les compagnies, relatifs à l'emploi du matériel roulant.

ART. 150. Il prépare et soumet au directeur général les tableaux périodiques, concernant le nombre et les heures de départ et d'arrivée des convois réguliers de toute nature.

ART. 151. Il autorise l'expédition de convois extraordinaires de voyageurs et prescrit les mesures spéciales de précaution à prendre pour leur marche.

ART. 152. Sauf le cas d'urgence absolue, aucun convoi spécial de marchandises ne peut être expédié sans un ordre du directeur des transports.

ART. 153. En cas de réparation de la route, le directeur des transports détermine, de commun accord avec le directeur de la voie, les mesures nécessaires pour assurer la circulation des trains.

ART. 154. Le directeur des transports a sous ses ordres tout agent attaché, à quelque titre que ce soit, au service des stations, à moins qu'il ne soit exclusivement affecté à des travaux qui concernent un autre service.

L'agent mixte n'est sous les ordres du directeur d'un autre service, que pour ce qui concerne spécialement ce service.

ART. 155. Tout le personnel des convois, y compris les gardes-freins-graisseurs, est placé sous les ordres du directeur des transports.

Les machinistes et les chauffeurs sont sous son autorité, pour tout ce qui concerne le service des convois et des manœuvres.

ART. 156. Les dépôts d'approvisionnements, pour le service des stations et des convois, sont placés sous la surveillance du directeur des transports.

ART. 157. La vérification des écritures tenues par les divers agents du service, ainsi que le contrôle des caisses et des approvisionnements, font partie des attributions du directeur des transports.

Toutefois, les vérifications à fond sont faites par les agents du service de contrôle.

ART. 158. Le directeur des transports transmet, etc.

ART. 159. Il y a un sous-chef du mouvement et un sous-chef des marchandises.

N° 39.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 22 mars 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité continuant la discussion du projet de réorganisation aborde l'examen de la section II du chapitre II qui traite de l'inspecteur de la traction ⁽¹⁾.

Le titre d'inspecteur est provisoirement maintenu.

M. MASUI, entrant dans quelques considérations générales, dit que, dans son opinion, les divers services doivent, sous l'autorité des directeurs, être subdivisés par spécialités ; qu'il devrait y avoir aux transports, par exemple, un assistant pour le service des voyageurs, un autre pour les marchandises s'occupant de tout ce qui concerne le service commercial et la gestion financière ; et un troisième pour la répartition du matériel des transports ; que le même principe de subdivision devrait être admis pour la traction, et qu'en conséquence, il faudrait que le directeur de ce service eût avec lui un adjoint l'aidant dans son travail journalier et le suppléant en cas d'absence ; puis des assistants, quel qu'en fût le nombre, traitant chacun une spécialité.

L'honorable membre fait remarquer qu'aujourd'hui, indépendamment du directeur de la traction et de l'ingénieur attaché à ses bureaux, il y a pour le service sur les lignes, deux ingénieurs déjà accablés par la besogne du bureau et qui auront un travail encore plus considérable, par suite de l'ouverture de la ligne de Dendre et Waes ; que l'on ne pourrait donc convenablement assurer le service, dans le système du projet qui ne donne qu'un seul assistant au directeur, pour le seconder dans la surveillance de toutes les parties de son service.

M. Masui sait qu'en supprimant les ingénieurs sur les lignes, on donne des attributions nouvelles à certains chefs d'ateliers qui prendraient le titre de chef de section et exerceraient une surveillance sur les remises secondaires, mais il ne peut donner son approbation à cette partie du projet de réorganisation. Selon lui, les chefs d'atelier doivent rester constamment dans leur atelier ; on ne peut les

(1) Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, p. 142.

distraire de la surveillance continuelle qu'ils doivent exercer sur leurs ouvriers, pour les envoyer visiter des remises dans d'autres stations, sans les inconvénients les plus graves pour le service. On ne peut surtout transformer leur travail, qui doit être tout à fait manuel, en un travail de bureau, comme cela serait, s'ils étaient tenus de fournir tous les renseignements indiqués au projet.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que cette partie du projet d'organisation a été formulée d'après ce qui existe en Angleterre et en Allemagne; qu'elle se rapproche en outre, sous certains rapports, de l'organisation de quelques chemins de fer français.

Il rappelle d'abord, en ce qui concerne les transports, qu'en Angleterre le mouvement est confié à un directeur portant le titre de *superintendent of the line*; que ce directeur a quelquefois un inspecteur, essentiellement de service actif, comme au *South Eastern Railway* et, d'autres fois n'a, indépendamment de ses bureaux, pour assistance que les chefs de district, comme sur le *Great Northern Railway*; que d'après le projet primitif, l'organisation du service du mouvement était analogue à celle du *South Eastern Railway*, mais que le sous-comité ayant réuni le mouvement et les marchandises en une seule direction, il a été décidé que le chef de service aurait avec lui deux inspecteurs: l'un pour le service des voyageurs et les convois en marche, l'autre pour le service des marchandises dans les gares et en dehors des gares; subdivision généralement admise sur les chemins de fer anglais.

L'honorable membre ajoute qu'au chemin de fer du *Great Northern*, le chef du service de la traction n'a pas d'assistant; qu'il a sous ses ordres des chefs de section ou chefs des ateliers principaux, ayant en dehors du travail de leur atelier principal, pour mission de visiter un certain nombre d'ateliers secondaires dirigés par des contre-maitres; que c'est ainsi que le chef d'atelier de Londres surveille l'atelier de Hitchin; que celui de Peterborough visite l'atelier de Linch, etc.

M. de Brouwer de Hogendorp désirerait voir introduire aux chemins de fer de l'État une organisation analogue. Il voudrait donc que l'on supprimât le service actuel des ingénieurs de la traction; que l'on diminuât le nombre des remises et que l'on établît un certain nombre d'ateliers principaux, dont les chefs auraient la surveillance des remises secondaires voisines, lesquelles seraient dirigées par des contre-maitres.

Il pense qu'il ne peut y avoir aucun inconvénient à ce que les chefs d'atelier quittent, de temps en temps, leur atelier, pour quelques heures; il invoque à l'appui de cette opinion ce qui se pratique aujourd'hui pour les chefs de station qui ont la surveillance des haltes situées à quelque distance de leur station.

M. MASUI fait remarquer, sans se prononcer d'une manière absolue à cet égard, que l'organisation proposée par l'honorable M. de Brouwer de Hogendorp serait peut-être admissible, si tous les travaux de grande réparation étaient concentrés aux ateliers de Malines; mais que, dans l'état actuel des choses, qui exige que l'on exécute des travaux importants dans les stations, elle présenterait de grandes difficultés dans l'application.

Il fait ressortir de nouveau l'impossibilité de faire tenir des écritures aussi considérables par les chefs d'atelier.

L'honorable membre ajoute que l'on ne doit pas prendre exclusivement les chemins de fer anglais pour modèles; que les exploitations françaises ont plus

d'analogie avec la nôtre, sous beaucoup de rapports, que les chemins de fer anglais. Il cite l'exemple du chemin de fer du Nord, où le directeur de la traction a un adjoint et trois ingénieurs sur les lignes.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP reconnaît que le projet en discussion présenterait, eu égard à l'organisation actuelle, une réforme assez grande, et que tant que des travaux importants de reconstruction continueront à se faire dans les ateliers des stations, on ne pourrait pas le mettre en pratique; mais il est persuadé que ce système offrira de grands avantages quand l'arsenal de Malines pourra suffire à tous les travaux de grande réparation.

L'honorable membre s'attache ensuite à faire voir que les écritures que les chefs de section auront à tenir, ne seront pas aussi considérables que le suppose M. Masui.

Après quelques nouvelles observations présentées par plusieurs membres, le sous-comité passe à la discussion des articles de la sect. II.

L'art. 64 est admis en principe et sauf rédaction.

Art. 65.

M. QUOILIN propose de remplacer au premier paragraphe, les mots : *a pour mission spéciale de surveiller* par celui : *surveillance* ;

De rédiger le deuxième paragraphe de la manière suivante :

« *Il prend journallement les instructions du directeur et donne, dans ses tournées, des ordres aux employés du service.* »

Et de supprimer au troisième paragraphe les mots : *envers son chef de service.*

Ces propositions sont admises et l'art. 65 ainsi modifié est adopté.

A l'art. 66, le mot : *aussi*, et ceux : *que possible*, sont supprimés.

A l'art. 67, les mots : *sur les travaux*, sont supprimés.

L'art. 68, sur la proposition de M. Masui est tenu en suspens.

L'art. 69 est supprimé.

SECTION III.

DU CHEF DES ATELIERS DE LOCOMOTIVES A L'ARSENAL.

ART. 70.

Sur la proposition de M. Quoilin, les mots : *sous les ordres et le contrôle du chef de service de la traction*, sont supprimés.

L'art. 71 est adopté.

Aux art. 72 et 73, les mots : *le chef de service de la traction*, sont remplacés par ceux : *son directeur*.

L'art. 74 est adopté.

A l'art. 75, le mot : *états*, est substitué à celui : *rôles*, et ceux : *états d'*, placés devant : *attachements* sont supprimés.

Aux art. 76 et 77, les mots : *chef de service*, et ceux : *au chef de service de la traction*, sont respectivement remplacés par le mot : *directeur*, et ceux : *à son directeur*.

L'art. 78 est adopté.

SECTION IV.

DE L'INSPECTEUR DU COKE.

La dénomination d'inspecteur est provisoirement maintenue.

ART. 79.

Les mots : *chef de service*, sont remplacés par celui : *directeur*.

La phrase unique formant cet article est divisée en deux ; la première, finissant par le mot : *traction*, la deuxième, commençant par les mots : *il est chargé*, à placer devant ceux : *les détails*, etc. ; les mots : *et a*, étant supprimés.

L'art. 80 est adopté provisoirement ; il sera combiné avec l'art. 79 de façon à n'en former qu'un seul avec lui.

A l'art. 81, les mots : *le chef de service de la traction*, sont remplacés par ceux : *son directeur*.

Les art. 82, 83 et 84 sont adoptés sans modifications.

A l'art. 85, les mots : *toutes les semaines*, sont remplacés par ceux : *tous les mois*.

L'art. 86 est supprimé.

Le sous-comité arrivant à la section V, renvoie la suite de la discussion à ses prochaines séances, qu'il fixe aux mercredi et jeudi, 28 et 29 mars, à 11 heures du matin.

Sur la proposition de M. de Lannoy, le sous-comité nomme ensuite une commission chargée de revoir les articles adoptés par l'assemblée.

Cette commission est composée de MM. de Brouwer de Hogendorp, Quoilin et Tesch.

La séance est levée à 1 heure $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWERP.

Le Président,
BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 40.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 26 mars 1855.

Ordre du jour : *Discussion du projet de jonction centrale des chemins de fer, à Bruxelles ;*
Discussion du projet de déplacement de la station du Midi, à Bruxelles ;
Examen des plans d'ensemble des stations d'Anvers, de Gand et de Braine-le-Comte.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'AT-

TENRODE, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAELS et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT déclare la discussion ouverte sur le projet de jonction centrale des chemins de fer, à Bruxelles.

M. DE MAN D'ATTENRODE est informé que les demandeurs en concession de cette ligne de jonction des chemins de fer du Nord et du Midi présenteront très-incessamment de nouvelles propositions plus favorables au public que les précédentes; il pense qu'il serait désirable que l'assemblée eût connaissance de ces propositions avant d'émettre un avis sur ce projet.

L'honorable membre ajoute qu'à part les questions de principe et d'utilité, l'examen de ce projet implique une question financière que le sous-comité ne pourra apprécier, avec connaissance de cause, que s'il a les renseignements suivants :

1° L'estimation de la dépense que nécessitera l'achèvement de la gare du Nord, à Bruxelles, appropriée aux besoins du chemin de fer de Dendre-Waes et de celui du Luxembourg ;

2° L'estimation de la dépense qu'exigera la construction d'une gare aux voyageurs et aux marchandises à la station du Midi, à Bruxelles, avec l'indication de la partie afférente au service des voyageurs et de la partie afférente au service des marchandises ;

3° L'évaluation des terrains nécessaires à l'établissement d'une gare aux voyageurs et aux marchandises *extra-muros* pour la ligne du Midi à Bruxelles ;

4° L'estimation de la dépense qu'exigera une communication commode et sûre entre le chemin de fer du Midi et les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest.

M. de Man d'Attenrode demande que l'administration des chemins de fer de l'État soit priée de fournir ces renseignements et propose, en attendant qu'elle les procure, l'ajournement de la discussion sur ce projet.

Ces propositions sont appuyées par M. de Brouwer de Hogendorp.

Après quelques observations présentées par M. Nerenburger, d'une part, sur les difficultés que la station centrale proposée offrirait au point de vue de la marche et de la manœuvre des convois; par MM. le Président, Masui et Spitaels, d'autre part, sur les conséquences de la réalisation de ce plan pour le service des chemins de fer à Bruxelles, pris dans leur ensemble, le sous-comité adopte les propositions de M. de Man d'Attenrode et renvoie l'examen de ce projet à une prochaine séance.

Le sous-comité ajourne également la discussion sur le projet de déplacement de la station du Midi. Toutefois, sur la proposition de M. Masui qui fait remarquer que le dossier contient la minute d'une dépêche à adresser par le Ministre à l'administration communale de Bruxelles dans le but de demander à celle-ci son opinion sur les projets relatifs à la station du Midi, le sous-comité émet unanimement le vœu que cette administration soit consultée et qu'en conséquence M. le Ministre approuve cette dépêche.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance que dans une des dernières séances du sous-comité d'exploitation, M. Masui a exprimé le désir que les locomotives à

réparer fussent examinées par le comité, et qu'il a été convenu alors qu'une proposition serait faite, à cet égard, au sous-comité des Travaux et Constructions.

M. le Président, d'accord avec M. Masui, prie en conséquence le sous-comité de décider s'il convient qu'une commission composée de quelques membres examine, de concert avec des ingénieurs que l'administration déléguerait à cet effet, les machines à réparer et indique celles qui peuvent être considérées comme susceptibles de réparation et celles qu'il serait préférable de mettre définitivement hors de service en les remplaçant par des machines nouvelles.

Le sous-comité s'étant prononcé pour l'affirmative, M. le président propose de composer cette commission de MM. de Brouwer de Hogendorp, Masui, Nerenburger et Spitaels.

Cette proposition est adoptée.

M. SPITAELS annonce que les nouveaux projets de machines que M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet a dressés ensuite des décisions du sous-comité, seront prêts à être soumis à l'assemblée mercredi prochain, et il la prie, en conséquence, de fixer un jour pour la discussion de ces plans.

Le sous-comité décide qu'il se réunira, à cet effet, le mercredi 28 de ce mois, à 10 heures du matin. Le secrétaire est chargé de convoquer M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet, à cette séance.

Le sous-comité passe à l'examen du plan d'ensemble de la station de Borgerhout à Anvers.

M. MASUI donne des explications détaillées sur les diverses parties de ce plan.

Après quelques observations présentées par M. Loos, sur l'encombrement que les voitures produiront sur la place de stationnement dont les dimensions seront notablement réduites, sur la nécessité de diminuer autant que possible l'importance du service des marchandises à la station de Borgerhout et de chercher surtout un autre emplacement pour les déchargements de charbon;

Par M. Nerenburger qui indique un moyen pour éviter le croisement des voitures sur la place de stationnement ;

Par M. de Brouwer de Hogendorp, sur l'éloignement de la remise aux locomotives, l'absence d'un hangar aux voitures, etc.,

Le sous-comité donne son adhésion au plan d'ensemble de la station d'Anvers.

M. LE PRÉSIDENT met ensuite en délibération le plan de la station de Gand.

M. MASUI expose en quelques mots le but du projet.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait ressortir la nécessité d'améliorer le service des voyageurs et d'exclure entièrement le service des marchandises de la gare couverte.

M. MASUI répond que le projet en discussion laissant entière la question du service des voyageurs, a précisément pour but d'établir en dehors de la gare, des voies pour le service des marchandises; de couvrir l'espace compris entre le hangar aux marchandises et le mur de clôture de la station, pour l'affecter aux chargements et déchargements de marchandises; d'allonger les deux remises aux locomotives et d'en changer les sorties en les portant vers l'extérieur de la station.

Le sous-comité donne son adhésion à ce projet, sauf en ce qui concerne l'allongement de celle des remises qui sert d'atelier de réparation pour les machines.

La séance est levée à 2 heures $\frac{1}{4}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 41.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 28 mars 1855.

Ordre du jour : *Discussion sur la construction des machines locomotives.*

La séance est ouverte à 10 heures, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité abordant son ordre du jour, M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet est introduit.

M. LE PRÉSIDENT donne la parole à M. Spitaels.

Cet honorable membre rappelle que dans une de ses séances précédentes, le sous-comité l'a prié de se concerter avec M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet au sujet des plans nouveaux de machines locomotives que ce fonctionnaire avait à dresser conformément aux votes émis et aux observations générales présentées au sein de l'assemblée. Ces plans sont prêts à lui être soumis ; mais avant d'expliquer sous quels rapports ils diffèrent des précédents, M. Spitaels désire faire part au sous-comité des renseignements qu'il a recueillis dans un voyage qu'il a fait récemment en France avec MM. Masui et Poncelet.

L'honorable membre a pu s'assurer que les ingénieurs français admettent généralement, pour les machines à marchandises à six roues couplées, la disposition qui consiste à placer les trois essieux sous le corps cylindrique de la chaudière ; qu'ils ne considèrent pas le porte-à-faux de la boîte à feu comme pouvant donner de l'instabilité à la machine, même à la vitesse de 40 kilomètres à l'heure ; qu'ils sont d'avis enfin, que ces machines ont, toutes choses égales d'ailleurs, une plus grande puissance de traction, pour un poids déterminé de coke consommé, que celles construites d'après le système anglais, c'est-à-dire avec le dernier essieu en arrière de la boîte à feu.

M. SPITAEELS cite à cet égard les machines de la ligne de Paris à Strasbourg qui remorquent trente-cinq à quarante wagons de 10 tonnes sur des rampes de 0^m,006 et 0^m,009 ayant jusqu'à 15 kilomètres de développement.

M. Spitaels a entretenu de cette question M. Sauvage, ingénieur et entrepreneur de la traction sur la ligne de Strasbourg et M. Peliet, chef de l'exploitation de la ligne du Nord ; ce dernier toutefois est partisan d'un système de machines tout spécial, celui d'Engerth.

M. Spitaels a en outre visité, avec MM. Masui et Poncelet, l'établissement de MM. Derosne et Cail où l'on construit de quatre-vingt-dix à quatre-vingt-seize locomotives par an ; il y a vu des machines à six roues couplées pour le chemin de fer de Paris à Lyon, de celui de Paris à Strasbourg, celui du Grand Central, etc., ayant toutes leurs trois essieux sous le corps cylindrique de la chaudière ; il y a vu également un certain nombre de machines à quatre roues couplées, et a pu s'assurer que ce système, qui convient dans la plupart des cas à notre trafic, tend aussi à prendre du développement en France.

Abordant ensuite l'examen des projets nouveaux dressés par M. Poncelet, l'honorable membre dit qu'il s'est d'abord entendu avec lui sur la substitution de machines à quatre roues couplées et une paire de roues de support, à celles à trains articulés adoptés pour le service de la ligne de la Vesdre.

Ces machines-ci sont, en effet, d'un entretien difficile et dispendieux ; leur emploi n'est d'ailleurs pas justifié, d'après l'honorable membre, par l'état de la voie sur cette ligne qui ne présente qu'une seule courbe de 235 mètres de rayon. Dans son opinion, les machines à quatre roues couplées et à une paire de roues porteuses offrant une conicité un peu plus grande que celle habituellement adoptée, passeront très-facilement dans ces courbes.

Le projet de machine de ce système, dressé par M. Poncelet, a les quatre roues couplées placées en avant et les roues porteuses sous la plate-forme du machiniste (cette disposition permet d'augmenter le poids sur les roues motrices) ; l'espacement des roues extrêmes est de 4^m,50 ; le diamètre des roues motrices de 1^m,45. La surface de chauffe totale est de 97^m,82 ; le rapport entre la surface de chauffe directe et celle des tubes, de $\frac{1}{10}$ environ ; enfin la surface de la grille est de 1^m,26.

On appliquerait à cette machine le mouvement de détente du chef d'atelier Walschaerts.

M. Poncelet a dressé aussi le plan d'une machine à six roues couplées présentant les trois essieux, placés sous le corps cylindrique de la chaudière et espacés de 5^m,42. Ces roues auraient également 1^m,45 de diamètre ; les dimensions de cette machine seraient généralement les mêmes que celles du projet à quatre roues couplées.

M. SPITAEELS énumère les modifications introduites dans ce projet, comparé à celui qui a fait précédemment l'objet des discussions du sous-comité ; il fait voir qu'il a été fait droit aux observations présentées par l'assemblée : l'espacement entre les deux premiers essieux a été augmenté ; les cylindres sont placés dans la boîte à fumée ; leur inclinaison est moindre, la longueur des billes est plus grande, etc.

Enfin l'honorable membre termine en disant que M. Poncelet a dressé le plan d'une seconde machine à six roues couplées qui ne diffère de la précédente que par le placement du dernier essieu en arrière de la boîte à feu.

Ces trois plans sont déposés sur le bureau.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne son approbation au projet de machine à quatre roues couplées. Quant aux machines à six roues couplées, il se prononce pour le deuxième projet.

L'honorable membre insiste sur la nécessité d'introduire de l'uniformité dans nos types de machines ; il voudrait qu'il n'y eût entre les locomotives à six et à quatre roues couplées, d'autre différence que celle résultant de l'accouplement même.

Il émet, en outre, l'avis qu'il faudrait construire le plus grand nombre des machines commandées, dans le système de quatre roues couplées, parce que d'après les renseignements fournis par M. Masui, ces machines conviennent généralement pour la traction de nos trains de marchandises ; il suffit donc que l'administration ait un petit nombre de machines à six roues couplées.

M. MASUI croyait qu'il avait été convenu que l'on aurait trois types de machines : les locomotives à voyageurs, les machines mixtes et les machines à marchandises. Il considère comme mixtes celles à quatre roues couplées qui suffiront dans la plupart des cas à notre trafic à marchandises et pourront, en outre, nous rendre de grands services pour la traction des forts convois de voyageurs.

L'honorable membre ne voudrait cependant pas que l'on renoncât aux machines à six roues couplées ; il désire que l'on en construise un certain nombre, et que l'on adopte l'écartement moyen des essieux extrêmes des machines françaises. Il rappelle à cet égard à M. Spitaels que, consulté sur les machines du modèle anglais, M. Sauvage loin de considérer comme un progrès le placement du troisième essieu en arrière de la boîte à feu, a déclaré que, dans son opinion, l'adoption de ce système constituerait un pas fait en arrière dans l'art de la construction des locomotives.

M. LE PRÉSIDENT, après avoir résumé la discussion, met aux voix les questions suivantes :

« *Y a-t-il lieu d'abandonner le système de machines à trains articulés ?* »

« *Le sous-comité adopte-t-il en principe, le plan de la machine à quatre roues couplées et une paire de roues de support, soumis à son examen ?* »

Elles sont résolues affirmativement à l'unanimité.

M. le président prie ensuite le sous-comité de se prononcer sur les deux plans déposés pour les machines à six roues couplées.

M. PONCELET engage le sous-comité à adopter le plan de la machine à trois essieux placés sous le corps cylindrique de la chaudière. Il fait ressortir de nouveau les objections qu'il a fait valoir, dans les séances précédentes, contre la disposition consistant à mettre le dernier essieu en arrière de la boîte à feu.

Il appuie notamment sur les inconvénients résultant de l'inégale répartition du poids de la machine sur les trois paires de roues.

M. SPITAEELS déclare qu'en présence de la divergence d'opinion qui existe entre les ingénieurs français et anglais, il serait désirable que l'administration procédât elle-même à des expériences sur les deux systèmes et, qu'à cet effet, on fit construire un certain nombre de machines d'après l'un et l'autre plan.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne partage pas cette manière de voir ; il pense

que l'expérience demandée par M. Spitaels peut être faite sans que l'on adopte ces deux plans, puisqu'on construit aux établissements de Saint-Léonard, huit machines à essieux placés sous le corps cylindrique de la chaudière.

En ce qui concerne la répartition plus ou moins égale du poids de la machine, l'honorable membre n'est pas de l'avis de M. Poncelet; il pense que tout le poids est utilisé, pour l'adhérence, dans l'un comme dans l'autre cas.

M. SPITAEELS répond que le plan des nouvelles machines à trois essieux sous le corps cylindrique de la chaudière est tout différent de celui que M. Regnier-Poncelet exécute et que c'est à tort, par conséquent, que M. de Brouwer de Hogendorp croit que l'expérience comparative qu'il demande pourrait être faite au moyen de ces machines.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix l'adoption, en principe, du plan de la machine à six roues couplées, avec les trois essieux placés sous le corps cylindrique de la chaudière.

Ce plan est adopté par quatre voix contre deux.

Ont pris part aux votes émis :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Masui, Quoilin et Spitaels.

M. le président fait remarquer au sous-comité qu'il lui reste à fixer le nombre de machines que l'on exécutera dans chacun des deux systèmes et la répartition des machines à construire, entre les établissements de Couillet, de Seraing, de Haine-Saint-Pierre et de M. Zaman.

Le sous-comité décide qu'il s'en occupera dans sa prochaine séance, qu'il fixe au lendemain à 10 heures du matin.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP exprime le vœu que les machines commandées dans les divers établissements soient construites exactement d'après les plans à fournir par l'administration et que les fabricants ne soient pas autorisés à y apporter des modifications.

Ce vœu est appuyé par le sous-comité.

MM. SPITAEELS et PONCELET expliquent la marche qu'on pourra suivre pour atteindre ce résultat.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dépose, pour être communiqué à l'administration, un exemplaire du cahier des charges adopté par la Compagnie du chemin de fer de *London and North Western* pour la construction de ses machines locomotives.

M. MASUI demande si, dans la pensée du sous-comité, les changements apportés aux plans des machines sont de nature à modifier les prix des contrats.

Plusieurs membres font remarquer que cette question reste tout entière à l'appréciation de l'administration.

M. MASUI dépose un rapport contenant les renseignements demandés par le sous-comité, sur la proposition de M. Quoilin, au sujet de la nécessité et de l'urgence que la partie du crédit de 9 millions que le Gouvernement est autorisé à dépenser en 1858, soit majorée d'un million.

Il est donné lecture de ce travail.

M. Masui donne ensuite quelques explications sur plusieurs points. Il déclare qu'il a voulu surtout bien constater quels sont les travaux que l'administration

peut effectuer sur la partie disponible du crédit de 9 millions et quels sont ceux qu'il lui restera à faire au moyen de nouvelles allocations.

Sur la question soulevée par M. Masui, à savoir jusqu'où le Gouvernement peut commander dès à présent des travaux sur le crédit de 9 millions, MM. Tesch et de Man d'Attenrode expriment l'opinion qu'il peut l'engager tout entier, à la seule condition de fixer et d'échelonner les paiements de manière à rester dans les limites de répartition du crédit, entre les divers exercices, fixées par la loi.

M. QUOILIN donne quelques explications sur le sens de son rapport ; il partage l'opinion exprimée par MM. de Man d'Attenrode et Tesch. Il a simplement constaté que le Gouvernement ne pouvait grever le Trésor de dépenses excédant le chiffre indiqué pour chaque exercice, dans la loi qui lui a alloué le crédit de 9 millions.

Le sous-comité décide que le rapport de M. Masui sera communiqué à M. Quoilin et qu'il s'occupera de la discussion de cet objet, dans une séance ultérieure.

Il demande ensuite que l'administration fasse autographier et distribuer les tableaux joints au rapport de M. Masui, notamment :

L'indication des travaux et dépenses faites sur les crédits de 4,880,000 et de 9,000,000 de francs ;

L'indication des travaux à faire au moyen des sommes disponibles sur ces deux crédits ;

Et enfin l'indication sommaire des travaux restant à faire après l'absorption de ces crédits.

La séance est levée à 11 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 42.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 28 mars 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT ouvre la discussion sur la partie du projet de réorganisation qui traite des attributions des chefs de section du service de la traction (1).

M. DE BROUWER DE HOGENDORP déclare que les considérations que des membres du sous-comité, et notamment MM. Masui et de Lannoy, ont fait valoir dans la dernière séance contre le service des chefs de section exerçant une surveillance sur un certain nombre de remises secondaires, lui ont paru fondées et l'ont engagé à présenter une série d'amendements aux divers articles qui ont rapport à ce service.

L'honorable membre après avoir exposé ses propositions nouvelles, fait remarquer que le système qu'elles consacrerait ne différerait de l'organisation actuelle que par la suppression, pour les remises importantes, de l'intermédiaire placé entre le chef d'atelier et le chef du service de la traction. Cet intermédiaire est aujourd'hui le chef de station; l'employé de la locomotion, qui tient maintenant les écritures sous l'autorité du chef de station d'après les notes fournies par le chef d'atelier, serait placé directement sous les ordres de celui-ci qui signerait lui-même les états et serait en rapport immédiat avec le directeur et l'inspecteur de la traction.

Après une longue discussion sur cet objet, à laquelle tous les membres prennent part, le sous-comité décide, sur la proposition de M. Tesch, que les modifications formulées par M. de Brouwer de Hogendorp, seront communiquées à tous les membres, et ajourne à huitaine la discussion sur cette section.

Il décide ensuite qu'il s'occupera, dans la séance du lendemain, du service des postes.

La séance est levée à 1 heure $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 43.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 29 mars 1855.

Ordre du jour : *Discussion sur la construction des machines locomotives.*

La séance est ouverte à 10 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS, et VANDERSWEEP, *secrétaire.*

(1) Voir le procès-verbal n° 26, p. 144.

M. LE PRÉSIDENT énumère les décisions prises par le sous-comité dans la séance de la veille et lui rappelle qu'il lui reste à émettre des propositions, tant sur le nombre de machines à construire d'après chacun des deux types admis dans cette séance, que sur la répartition des machines entre les divers établissements avec lesquels le Gouvernement a contracté des marchés.

M. SPITAELS déclare que quoique le sous-comité, en se prononçant dans sa séance d'hier, entre les deux projets de machines à six roues couplées, ait admis celui où les trois essieux sont placés sous le corps cylindrique de la chaudière, à l'exclusion de l'autre, il croit cependant devoir revenir sur la proposition qu'il a faite la veille, d'autant plus qu'il ne pense pas qu'elle ait été bien comprise par l'assemblée.

L'honorable membre avait donc proposé de faire construire un certain nombre de machines dans les deux systèmes, afin de mettre l'administration à même de faire des expériences comparatives. Les ingénieurs français et anglais sont d'avis tellement opposés, qu'il est difficile de se former une opinion sur les renseignements obtenus dans les deux pays. Il serait donc fort utile, d'après M. Spitaels, que l'administration jugeât, par des essais, de la valeur des deux systèmes. L'honorable membre ne pense pas que la décision prise la veille soit un obstacle à ce que l'on fasse construire un certain nombre de machines à grand écartement de roues, à titre d'expérience et en vue de ces essais.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne peut admettre la manière de voir de M. Spitaels. Il croit, précisément à cause du vote émis hier par l'assemblée (vote qu'il faut respecter), devoir la combattre, car il désire que l'on n'introduise pas un modèle de plus dans notre matériel de traction.

L'honorable membre pense que l'essai comparatif que voudrait faire M. Spitaels, ne porterait que sur un seul point, l'influence de l'écartement des essieux sur la stabilité des machines, et que cet essai pourra d'ailleurs être fait au moyen des locomotives à fournir par MM. Sharp, Roberts et C^{ie} de Manchester.

M. de Brouwer de Hogendorp exprime, en outre, l'opinion que le projet de machine à six roues couplées à grand écartement d'essieux diffère notablement des machines anglaises et que, par suite, l'essai, en tant que l'on voudrait comparer le système anglais au système français, ne serait pas fait dans de bonnes conditions.

M. MASUI énumérant les différents modèles de machines que possédera l'administration après l'exécution des diverses commandes faites, dit qu'il ne pense pas qu'il puisse y avoir de l'inconvénient à ce que l'on construise quelques machines du second modèle dans le but de faire ces essais.

M. DE MAN D'ATTENRODE se prononce dans le même sens; il voudrait pouvoir comparer les deux systèmes sur des machines faites dans le pays.

M. SPITAELS répond à M. de Brouwer de Hogendorp que l'essai à faire n'est pas restreint aux proportions que cet honorable membre a indiquées. Les ingénieurs français affirment, dit M. Spitaels, que leurs machines ont une plus grande puissance de traction pour un poids déterminé de coke consommé que celles du modèle anglais; il serait intéressant de vérifier si cela est exact.

Il pense, du reste, contrairement à l'opinion émise par M. de Brouwer de Hogendorp, que la machine proposée est bien conçue dans le système anglais, mais dans de meilleures conditions pour des expériences comparatives que celles de MM. Sharp, Roberts et C^{ie}, les dispositions générales de la machine, sous le rap-

port de la surface de chauffe, la surface de la grille, etc., étant les mêmes que celles de la machine à essieux placés sous le corps cylindrique de la chaudière.

L'honorable membre persiste donc à demander que l'on fasse ces essais, et il propose en conséquence au sous-comité d'émettre l'avis qu'il conviendrait que l'administration fît construire, à titre d'expérience et afin de pouvoir juger par elle-même de la valeur des deux types de machines à six roues couplées, un certain nombre de machines dans le système du projet où le dernier essieu est placé en arrière de la boîte à feu.

Cette proposition, mise aux voix par M. le président, est admise par quatre voix contre deux ; un membre s'est abstenu.

Ont pris part au vote :

MM. de Lannoy, de Man d'Attenrode, Masui, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.
M. de Brouwer de Hogendorp s'est abstenu.

Cette question étant résolue en principe, M. le président prie le sous-comité de fixer le nombre de machines qu'il conviendrait de construire dans ce système.

M. SPITAEELS propose d'en construire quatre.

Cette proposition étant mise aux voix, est adoptée par six voix contre une.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Masui, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer, après ce vote, que déduction faite de ces quatre machines, il reste à décider dans quel système seront construites les seize autres machines pour lesquelles le Gouvernement a passé des contrats. Il met en conséquence cette question en délibération.

Le sous-comité émet à l'unanimité, l'avis que sur ces seize machines, il y a lieu d'en construire huit à quatre roues couplées et huit à six roues couplées d'après les plans admis dans la séance précédente.

S'occupant enfin de la répartition de ces machines entre les divers établissements industriels, dans les limites des commandes qui leur sont faites par le Gouvernement, le sous-comité émet, à l'unanimité, l'avis qu'il y a lieu de construire :

1° Les quatre machines à six roues couplées, avec le dernier essieu en arrière de la boîte à feu, aux établissements de Haine-Saint-Pierre et de M. Zaman ;

2° Les huit machines à six roues couplées, dans le système des trois essieux placés sous le corps cylindrique de la chaudière, aux établissements de Cockerill, à Seraing ;

Et 3° Les huit machines à quatre roues couplées et deux roues de support à l'établissement de Couillet.

Ont pris part à ces votes :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Masui, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

L'ordre de jour est épuisé.

La séance est levée à 11 heures $\frac{1}{4}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 44.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 29 mars 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT déclare la discussion ouverte sur le chapitre VII du projet de réorganisation traitant du service des postes (1)

SECTION PREMIÈRE.

La dénomination de *chef de service* est remplacée par celle de *directeur spécial*.

Art. 211.

Au premier paragraphe les mots : *chef de service* sont remplacés par celui : *directeur*.

Au deuxième paragraphe les mots : *de 10 kilogrammes et moins* sont supprimés. Ceux : *la rédaction et* sont placés devant ceux : *l'exécution des cahiers des charges etc.* ; les mots : *entreprises de service*, sont remplacés par ceux : *service par entreprise*, et enfin ceux : *et en général tout ce qui intéresse le service des postes*, sont ajoutés à la fin de ce paragraphe.

L'article ainsi modifié, est adopté.

L'art. 212 est supprimé.

A l'art. 213 les mots : *Le plus promptement possible* sont remplacés par celui : *immédiatement*.

Art. 214.

M. QUOILIN exprime la crainte que l'article, tel qu'il est rédigé, ne soit considéré comme une définition limitative des attributions de directeur ; l'honorable membre propose, pour éviter cet inconvénient, de le commencer de la manière suivante :

(1) Voir l'annexe au procès-verbal, n° 26, p. 156.

« *Il soumet au directeur général toute proposition intéressant le service des postes et notamment :* »

En donnant, à la suite de ce paragraphe, les mêmes détails qu'au projet.

Cette rédaction est adoptée.

Sur la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, le deuxième paragraphe de cet article est rédigé comme il suit :

« *Les modifications à apporter à l'organisation de la marche des courriers et des services de transport de dépêches et de paquets; la création et la suppression de correspondances de bureau à bureau; la création et la suppression des établissements de postes et de relais; la fixation des distances; la création et la suppression des services d'affluents. Il prépare les cahiers des charges pour l'adjudication des services par entreprise et les arrêtés de concessions de messageries.* »

Art. 215.

Au premier paragraphe, les mots : *chef de service* sont remplacés par celui : *directeur*.

Au 5°, les mots : *et les améliorations qui pourraient y être introduites* sont supprimés.

Le dernier paragraphe est rédigé de la manière suivante : « *Il joint à ces pièces le journal de travail, etc.* » Le restant comme au projet, sauf que le mot : *pièces* employé à l'avant-dernière ligne est remplacé par celui : *précis*.

SECTION II.

DE L'INSPECTEUR DES POSTES.

Une discussion s'engage sur le service d'inspection des postes.

M. MASUI, comparant l'organisation actuelle de l'administration des postes à celle proposée, dit que l'inspecteur unique à adjoindre au directeur pourra suffire aux exigences du service, parce qu'on donne aux contrôleurs, appelés agents de surveillance dans le projet que le sous-comité discute, une partie des attributions des trois inspecteurs territoriaux d'aujourd'hui, dont les fonctions seront supprimées.

M. LE PRÉSIDENT exprime la même opinion. Il fait remarquer, que les agents du contrôle sont amenés, tout naturellement, à s'occuper de l'administration proprement dite; que, dans l'état actuel des choses, il en résulte fréquemment des conflits, et qu'il est préférable par suite, de faire faire la vérification des caisses et la surveillance des services administratifs par une seule catégorie de fonctionnaires.

Un membre demande si l'adoption du projet que le sous-comité discute implique la suppression des fonctions de l'inspecteur général des postes, et comment, dans l'affirmative, le Ministre et le directeur général pourront, dans certains cas, se faire renseigner sur la marche du service.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que les inspecteurs généraux sont supprimés, parce que dans le système du projet proposé, ils constitueraient un rouage inutile.

Il ajoute que le directeur général aura pour assistants des inspecteurs d'administration, auxquels il pourra confier des missions spéciales chaque fois qu'il le

jugera utile ou nécessaire ; que le Ministre aura, pour se renseigner sur la marche du service, le directeur général et le comité.

L'honorable membre rappelle les discussions qui ont eu lieu au sujet des inspecteurs généraux, au sein du conseil consultatif.

Il est donné lecture de la partie du procès-verbal de la séance tenue, par cette assemblée, le 24 janvier 1854, relative au service des inspecteurs généraux.

Elle est conçue comme il suit :

« M. le baron DE MAN D'ATTENRODE demande, avant d'aborder le chap. II du projet, à soumettre une question à l'Assemblée.

» Dans la plupart des grandes administrations, dit-il, il y a d'ordinaire un ou plusieurs fonctionnaires supérieurs, portant le titre d'inspecteurs généraux, qui relèvent directement du Ministre, et qui sont, si pas un intermédiaire entre lui et le directeur général, au moins un contre-poids à l'égard de ce dernier. On a dit des inspecteurs généraux qu'ils sont les yeux du Ministre, et que les directeurs généraux en sont les bras. J'aperçois bien, poursuit M. le baron de Man d'Attenrode, le bras du Ministre dans la personne du directeur général, mais je me demande si l'élément de contrôle et d'appréciation que le Ministre doit trouver dans les inspecteurs généraux, ne lui fera pas défaut dans l'organisation projetée.

» M. le baron de Man d'Attenrode déclare n'avoir pas de parti pris sur cette question ; mais elle lui paraît assez importante pour nécessiter un examen sérieux.

» M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne veut pas examiner si et dans quelle mesure des inspecteurs généraux sont utiles ou nuisibles dans les autres grandes administrations de l'État. Il est d'avis que la question doit être circonscrite à l'administration dont le conseil s'occupe, en ce moment. A ce point de vue, dit-il, si le projet ne parle pas d'inspecteurs généraux, c'est par la raison que le conseil permanent, qui est l'œil et l'œil intelligent du Ministre, exclut nécessairement un rouage qu'il eût été impossible de faire fonctionner utilement.

» En effet, des inspecteurs généraux ne pourraient être placés ni entre le Ministre et le conseil, ni entre le conseil et le directeur général, sans engendrer des situations impossibles.

» Dans l'organisation proposée, le conseil permanent et le directeur général sont de véritables inspecteurs généraux pour le Ministre : le conseil, relativement à l'ensemble de l'administration ; le directeur général, relativement aux services d'exécution, qu'il surveille incessamment par lui-même ou par les hommes spéciaux qui sont appelés à le seconder, par son service général et par un service de contrôle complet et détaillé des dépenses et des recettes.

» Dans une semblable organisation, ajoute M. de Brouwer de Hogendorp, des inspecteurs généraux seraient une véritable superfétation.

» M. SPITAELS se rallie aux considérations développées par M. de Brouwer de Hogendorp. On ne doit pas perdre de vue, dit-il, qu'un chemin de fer est une exploitation industrielle et commerciale, qu'il est impossible de régir d'après les règles admises dans les autres administrations.

» La prospérité, l'existence même d'un chemin de fer sont compromises, si l'on n'en écarte pas les rouages inutiles, qui ne produisent que la lenteur et les conflits. Il conçoit que le directeur général qui est, en définitive, le contrôleur choisi

par le Ministre lui-même, ait à sa disposition des moyens de surveillance et d'inspection sur les services ; mais il ne comprendrait pas que ce contrôleur fût contrôlé lui-même par des inspecteurs généraux, alors que l'on crée un conseil qui a pour mission d'éclairer le Ministre sur toutes les affaires importantes et qui a lui-même le pouvoir d'inspecter les services.

» M. le baron Osy se demande quelles pourraient être les fonctions des inspecteurs généraux. Seraient-ils consultés sur les affaires importantes ? Le conseil est institué dans ce but. Seraient-ils chargés d'inspecter le service, dans ses détails ? Alors ils deviendraient des inspecteurs ordinaires, relevant, soit des directeurs spéciaux, soit du directeur général. S'agit-il de leur confier accidentellement l'étude de questions spéciales ou des enquêtes extraordinaires ? Mais, dans ce cas, le Ministre aura toujours le pouvoir de désigner tel ou tel fonctionnaire dont il connaîtra la compétence.

» Dans mon opinion, dit M. Masui, sans unité, il est impossible qu'une administration soit forte, intelligente et réalise des progrès ; cette unité est plus indispensable dans un chemin de fer que dans tout autre service. Si la capacité des chefs d'administration doit s'user à combattre des contradicteurs (et l'on sait que ce rôle est tentant, parce qu'il est facile), les intérêts publics sont négligés au profit des luttes d'amour-propre.

» C'est là le danger qu'ont compris toutes les grandes administrations, qui ont un service d'inspecteurs généraux, ne relevant pas directement du chef de l'administration.

» Aussi, au Département des Finances, les arrêtés organiques ont-ils cherché à établir, autant que possible, une sorte de liaison, de confraternité entre les directeurs généraux et les inspecteurs généraux. Ces arrêtés portent :

« Les inspecteurs généraux reçoivent directement du Ministre, soit par son initiative, soit sur la proposition des directeurs généraux, les ordres de tournée et les instructions y relatives.

» Avant de commencer leurs tournées, ils confèrent avec le directeur général sur les points de service qui doivent fixer plus particulièrement leur attention. A leur retour, ils font rapport au Ministre et communiquent également au directeur général les résultats de leur mission. »

» J'ajouterai, poursuit M. Masui, que les chefs d'administration, qu'à une autre époque, j'ai consultés à cet égard, m'ont déclaré que leurs fonctions deviendraient impossibles, du moment où ils rencontreraient, dans les inspecteurs généraux, des adversaires, au lieu d'y trouver des collaborateurs et des amis.

» Leur conclusion était que l'utilité ou le danger de ces fonctions dépend de la valeur et du caractère de l'homme qui les remplit.

» Par ces considérations, dit en terminant M. Masui, et surtout en présence de la création d'un conseil permanent, je repousse, en principe, l'institution des inspecteurs généraux ; mais je ne verrais aucun inconvénient à ce que des fonctionnaires portant ce titre fussent chargés de missions ou de travaux spéciaux.

» M. LE MINISTRE désire ne pas se prononcer sur cette question. »

M. LE PRÉSIDENT déclare qu'au moment où il a exprimé la manière de voir qu'on vient de rappeler, il n'avait point, tout en étant convaincu de l'utilité des

inspections générales, une opinion arrêtée sur l'organisation qu'il convenait de donner à ce service ; que depuis lors il a de nouveau examiné cette question et qu'il persiste à croire que, dans l'intérêt de la bonne marche du service, il importe que le chef du Département puisse voir quelquefois par d'autres yeux que ceux des directeurs généraux, et que dans ce but, l'on doit maintenir les inspections générales.

Toutefois, ajoute M. le Président, je ne suis point partisan des inspections générales permanentes. Je voudrais, au contraire, en faire une fonction essentiellement temporaire. Les inspections générales, c'est-à-dire les inspections ordonnées par le chef du Département, seraient faites, chaque fois, dans un but déterminé et cesseraient, en même temps que les missions qu'elles auraient pour objet.

M. le Président cite à l'appui de ce système l'organisation des inspections générales dans l'armée française : ces missions sont confiées, chaque année, à des généraux de division différents perdant leur caractère d'inspecteurs généraux dès que leur mission est accomplie.

M. TESCH fait remarquer que ce système, qui peut très-bien convenir à l'armée, ne serait pas applicable aux administrations civiles parce que les hommes compétents auxquels on pourrait confier ces missions dans les diverses branches du service, feraient défaut.

L'honorable membre ajoute que l'on doit choisir entre les avantages et les inconvénients que présente le maintien ou la suppression des inspecteurs généraux ; il se prononce pour la suppression de ces fonctions.

M. QUOILIN appuie l'opinion émise par M. le président sur l'organisation des services d'inspection.

Après quelques nouvelles observations présentées par MM. de Brouwer de Hougendorp, Masui et Spitaels, le sous-comité adopte l'art. 216 en y supprimant les mots : *chef de* et avec la réserve que les fonctions d'inspecteur général des postes seront supprimées, c'est-à-dire qu'il n'y aura d'autre inspecteur pour ce service que celui dont il est question dans cet article.

L'art. 217 est également adopté.

Le second paragraphe de l'art. 218 donne lieu à une discussion sur les inconvénients qu'il pourrait y avoir à charger l'inspecteur des postes de certaines missions en dehors de l'autorité de son directeur.

MM. MASCI et QUOILIN font ressortir la nécessité de faire examiner par des fonctionnaires, en dehors de la voie hiérarchique, des faits graves et confidentiels signalés à l'administration.

A la suite de cette discussion, le sous-comité considérant que le Ministre et le directeur général seront toujours libres de confier des missions spéciales à l'inspecteur des postes, quand ils le jugeront opportun, supprime ce paragraphe comme inutile et surabondant.

L'art. 218, réduit au premier paragraphe du projet, est adopté.

Les art. 219 et 220 sont adoptés.

Art. 221.

Au deuxième paragraphe, les mots : *chef de service* sont remplacés par celui : *directeur*.

Au dernier paragraphe, les mots : *envers le chef de service* sont supprimés.

L'art. 221, ainsi modifié, est adopté.

Art. 222.

Au premier paragraphe, les mots : *chef de service* sont remplacés par celui : *directeur*.

Au second paragraphe l'adjectif *générale* qualifiant *tournée* est également supprimé et les mots : *chef de service* sont remplacés par ceux : *directeur spécial*.

L'art. 222 ainsi modifié est adopté.

Art. 223.

Le verbe *signaler* est substitué à celui *dénoncer* employé dans les deux paragraphes de cet article.

Les mots : *chefs de service* sont remplacés par celui : *directeurs*; les mots : *générales ou particulières* sont supprimés.

Et les mots : *les réprime, le cas échéant dans les limites de ses pouvoirs*, sont remplacés par ceux : *prend les mesures nécessaires pour les faire cesser*.

L'ensemble de l'article, ainsi modifié, est adopté.

L'art. 224 est supprimé.

SECTION III.

La dénomination d'*agent de surveillance des postes* est provisoirement maintenue.

L'art. 225 est tenu en suspens.

L'art. 226 est adopté, sauf rédaction.

L'art. 227 est supprimé.

Au premier paragraphe de l'art. 228, les mots : *chef de service* sont remplacés par celui : *directeur*.

Le second paragraphe de cet article est supprimé.

L'art. 229 est adopté.

A l'art. 230, les mots : *formalités prescrites par les* sont supprimés.

L'art. 231 est adopté.

L'art. 232 est également adopté mais sauf rédaction et indication de ce que l'on doit entendre par *occupations domestiques*.

A l'art. 233, le mot : *explications* est substitué à celui : *instructions*.

Les art. 234, 235 et 236 sont adoptés sans modifications.

A l'art. 237 le verbe *dénoncer* est remplacé par celui *signaler*, et les mots : *chef de service* sont remplacés par celui : *directeur*.

Art. 238.

Au premier paragraphe, les mots : *chef de service* sont également remplacés par celui : *directeur* ;

Au second paragraphe, le verbe *punir* est remplacé par celui *réprimer* et les mots : *dans les limites de leur pouvoir disciplinaire* sont supprimés.

L'art. 239 est adopté.

Art. 240.

Au premier paragraphe, les mots : *chef de service* sont remplacés par ceux : *directeur spécial*.

Le second paragraphe est rédigé de la manière suivante :

« *Ils procèdent à l'installation des percepteurs et distributeurs dans les provinces.* »

L'art. 240, ainsi modifié, est adopté.

L'art. 241 est adopté.

A l'art. 242, les mots : *du service des postes*, sont supprimés et ceux : *tous les 15 jours* sont remplacés par ceux : *après chaque tournée*.

CHAPITRE VIII.

DU SERVICE DES TÉLÉGRAPHES.

L'art. 243 est adopté.

A l'art. 244, l'adverbe *notamment* est placé après les mots : *Les attributions principales de l'inspecteur des télégraphes sont. L' etc.* terminant cet article, est supprimé.

A l'art. 245, les mots : *dans les limites de la délégation qu'il a reçue du directeur général* sont supprimés.

L'art. 246 est adopté.

Au deuxième paragraphe de l'art. 247, les mots : *sont autorisés à délivrer*, sont remplacés par celui : *délèvent*.

Les art. 248 et 249 sont adoptés.

Art. 250.

L'adverbe *journallement* est placé entre le mot : *parvenir* et ceux : *directeur général*.

Au 2^o, les mots : *Tous les jours sous forme d'extrait une copie* sont supprimés et remplacés par ceux : *un extrait*.

A l'art. 251, la phrase incidente : *qui le transmet au conseil supérieur*, est supprimée.

A l'art. 252, les mots : *fonctionnaire ayant rang de*, sont supprimés.

CHAPITRE IX.

DES COMMISSIONS.

A l'art. 253, le 4^o est supprimé.

L'art. 254 est adopté.

Art. 255.

Les mots : *le conseil supérieur entendu*, sont supprimés.

Ce chapitre étant terminé, la suite de la discussion est renvoyée aux prochaines séances.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 45.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 2 avril 1855.

Ordre du jour : *Examen du projet des constructions à faire à l'arsenal de Malines ;*
Examen du plan d'ensemble de la station de Braine-le-Comte ;
Rapport sur les projets de hangar à marchandises et de remise à voitures à construire à la station de Charleroy ;
Discussion du projet de jonction centrale des chemins de fer, à Bruxelles ;
Discussion du projet de déplacement de la station du Midi, à Bruxelles.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Les procès-verbaux des deux séances précédentes sont approuvés.

Avant que le sous-comité aborde son ordre du jour, M. de Brouwer de Hogendorp demande à adresser une interpellation à M. Masui. L'honorable membre a vu dans le *Moniteur* de ce jour, un avis annonçant l'adjudication de buttoirs à wagon ; il désire savoir si l'administration a adopté un nouveau modèle pour cette fourniture.

M. MASUI répond affirmativement ; il ajoute que la différence principale entre les buttoirs nouveaux et les anciens consistera en ce que la boîte sera en tôle au lieu d'être en fonte. L'honorable membre déposera d'ailleurs ce modèle à l'inspection des membres du comité.

Après quelques observations de M. le Président sur les dégradations résultant de l'inégal espacement des buttoirs de wagons se succédant dans un convoi, et une réponse de M. Masui qui rappelle l'ordre de service défendant sévèrement de disposer ainsi les convois ⁽¹⁾, cet incident est clos, et le sous-comité passe au premier objet à l'ordre du jour : l'examen des constructions à faire à l'arsenal de Malines :

(1) Voir la note à la p. 205.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que ce plan a été examiné à l'arsenal de Malines même, le 15 janvier dernier, par le sous-comité qui s'est prononcé favorablement à l'exécution de ce projet, mais en se réservant, toutefois, d'en faire l'objet d'un examen définitif avant de le soumettre aux délibérations du comité général (1).

M. MASUI émet des doutes sur la question de savoir si l'atelier pour le montage des locomotives, tel qu'il est projeté, sera suffisant. Il pense qu'il serait utile de lui donner un plus grand développement en longueur.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, en donnant son approbation aux constructions proposées, voudrait cependant que le projet fût complété de façon que l'on pût concentrer le travail des ateliers de locomotives et séparer davantage ceux-ci des ateliers des voitures, qui, d'après le projet de réorganisation que le sous-comité de l'exploitation discute, ressortiront à une direction spéciale.

L'honorable membre voudrait que dans ce but, la tournerie et tous les outils en général, pour le travail des pièces des locomotives, fussent installés dans le bâtiment affecté à la menuiserie qui serait, dans ce cas, transférée, en partie, dans le bâtiment de la tournerie actuelle et, en partie, dans le hangar où se fait le travail des voitures.

M. SPITAELS approuve cette proposition et en fait ressortir les avantages au point de vue du travail à faire successivement aux pièces des machines ainsi que de la surveillance à exercer sur les ateliers.

L'honorable membre pense, en outre, que si l'on voulait donner plus d'extension aux ateliers des voitures, on pourrait couvrir la cour comprise entre le bâtiment des forges, l'atelier que l'on destine à la réparation des bâches et celui des ajusteurs.

M. MASUI, avant de se prononcer sur cette proposition nouvelle, voudrait pouvoir l'examiner mûrement. L'honorable membre déclare qu'il fera dessiner, sur une échelle suffisamment grande, et à l'emplacement qu'il devra occuper, tout l'ensemble de l'outillage que possédera l'arsenal de Malines, en y comprenant celui que des membres du comité ont commandé en Angleterre, et soumettra le résultat de cette étude à l'examen du sous-comité.

M. DE MAN D'ATTENRODE déclare que s'il donne son approbation aux constructions projetées à l'arsenal de Malines, c'est avec la réserve expresse que l'on n'exécutera dans ces ateliers que des travaux de réparation et non des ouvrages neufs, tels que le montage des wagons, les travaux de peinture, etc., qui s'y font aujourd'hui.

Après quelques explications données par plusieurs membres, et notamment par M. le président, qui fait remarquer que la question soulevée par M. de Man d'Attenrode ne se rattache pas directement à l'objet de la discussion ; qu'il ne s'agit, en effet, pour le moment, que de l'examen des projets qui ont pour but de concentrer à l'arsenal de Malines les travaux de grosse réparation qui se font aujourd'hui dans les ateliers des stations, le sous-comité ajourne la suite de cet examen jusqu'à ce que M. Masui ait produit les études nouvelles qu'il se propose de faire faire.

(1) Voir le procès-verbal n° 24, p. 99.

M. LE PRÉSIDENT met ensuite en délibération le second objet à l'ordre du jour : l'examen du plan d'ensemble de la station de Braine-le-Comte.

M. MASUI donne quelques explications sur le but du projet qui est principalement de séparer entièrement le service des voyageurs de celui des marchandises et de rapprocher les voies sur lesquelles les trains de voyageurs stationnent, du bâtiment où se trouvent les bureaux et les salles d'attente.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande s'il est bien nécessaire qu'il y ait quatre voies différentes pour le service des voyageurs; il fait remarquer qu'en général, en Angleterre, tous les trains de voyageurs passent sur deux voies seulement, même dans les stations où aboutissent plusieurs lignes.

L'honorable membre fait surtout cette observation parce que s'il était possible de réduire ces voies à deux, ou pourrait, à beaucoup moins de frais, mettre tout le service des voyageurs à couvert, à Braine-le-Comte.

M. SPITAELS fait voir les difficultés que présenterait dans la pratique le service sur deux voies.

Après une longue discussion sur cet objet, le sous-comité, considérant que l'exécution de ce plan ne présente point un caractère d'urgence, ajourne la suite de cet examen à une séance ultérieure.

M. Spitaels présente son rapport sur les projets pour la construction, à la station de Charleroy, d'un hangar aux marchandises et d'une remise aux voitures.

L'honorable membre expose que la question d'emplacement et de dimensions à donner à ces bâtiments est résolue, puisque les fondations en sont faites, et que son examen n'a pu porter que sur les projets en élévation, et sur les cahiers des charges proposés; que d'ailleurs ces projets ne donnent lieu à aucune observation. Il fait remarquer, que la coupe du hangar aux marchandises est combinée dans le système généralement admis en Angleterre.

Il conclut, en conséquence, à ce que *le sous-comité émette un avis favorable sur ces projets et déclare que, dans son opinion, il y a lieu d'y donner suite.*

M. Spitaels ajoute, après quelques renseignements donnés par **M. Masui**, relativement à la situation du hangar aux marchandises, que les emplacements adoptés pour les deux constructions dont il s'agit, sont convenablement choisis, eu égard au terrain dont on dispose à la station de Charleroy.

Les conclusions proposées par **M. Spitaels**, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Ont pris part au vote: **MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Masui, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.**

Le sous-comité renvoie les objets restant à l'ordre du jour à sa prochaine séance qu'il fixe au lundi 16 avril prochain à 11 heures du matin.

Le Secrétaire,
VANDERSWERP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 46.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 4 avril 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de de l'État.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT annonce que M. le Ministre a transmis au comité, pour examen et avis, un projet de loi tendant à proroger, jusqu'au 1^{er} mai 1856, les pouvoirs accordés au Gouvernement par la loi du 1^{er} mai 1854, en ce qui concerne le tarif des correspondances télégraphiques. Il prie l'assemblée de charger l'un de ses membres de l'examen de ce projet.

M. Loos est nommé rapporteur.

Le sous-comité aborde son ordre du jour. M. le président déclare la discussion ouverte sur les propositions nouvelles formulées par M. de Brouwer de Hogendorp pour la section V du chapitre II, traitant du personnel des dépôts de machines (1).

Conformément à la décision prise dans la séance précédente, ce projet a été communiqué à tous les membres du sous-comité.

L'art. 87 est adopté.

A l'art. 88, le mot *chefs d'atelier* est mis au singulier ; il est décidé qu'il en sera de même pour tous les articles subséquents.

Le deuxième paragraphe de cet article est divisé en deux phrases, la première finissant au mot *possible*, la seconde commençant par le pronom *il* à placer devant les verbes *fait exécuter*, la conjonction *et* étant supprimée.

L'art. 89 est adopté.

Art. 90. Après une longue discussion sur la manière d'établir les rapports entre le chef d'atelier et le directeur, soit directement soit par l'intermédiaire de l'inspecteur de la traction, le sous-comité réserve l'examen de cette question et adopte,

(1) Voir l'annexe n° 4, p. 238.

sur la proposition de M. Quoilin, pour le premier paragraphe de cet article, une rédaction qui ne préjuge rien à cet égard; elle est conçue comme suit :

« *Le chef d'atelier peut faire procéder, sans autorisation préalable, mais sous sa responsabilité, à toute réparation dont la dépense n'excède pas 200 francs.* »

Au deuxième paragraphe, les mots : *bien constatés d'urgence* sont remplacés par ceux : *d'urgence bien constatée*.

L'article ainsi modifié est adopté.

Les art. 91 et 92 sont adoptés.

L'art. 93 est rédigé de la manière suivante :

« *Il est chargé de la surveillance et du détail du service journalier des machines.* »

L'art. 94 commencera par les mots : *Il commande à tout le personnel, etc.*; les mots : *ainsi que les, y* sont remplacés par ceux : *ainsi qu'aux*.

Art. 95.

Les mots : *qui le concerne* sont ajoutés à la fin de cet article.

Art. 96.

Au troisième paragraphe l'adjectif : *bon* est placé devant les mots : *état de service*.

L'art. 97 est adopté.

A l'art. 98, les mots : *le chef de district, le chef ou;* sont supprimés.

L'art. 99 est adopté.

Art. 100.

Après une nouvelle discussion sur les rapports entre les chefs d'atelier et le directeur de la traction, cet article, sur la proposition de M. Spitaels, est supprimé comme inutile.

A l'art. 101, le chiffre 76 est supprimé.

L'art. 102 est adopté.

A l'art. 103 le mot *chef de remise* est mis au singulier; il est décidé qu'il en sera de même dans tous les articles subséquents.

Les art. 104 et 105 sont adoptés.

Art. 106.

Les mots : *y compris le coke* sont ajoutés à la fin du deuxième paragraphe.

Le troisième paragraphe est supprimé.

L'article ainsi modifié est adopté.

L'art. 107 est adopté.

A l'art. 108, les mots : *d'une importance très-secondaire* sont remplacés par l'adjectif : *secondaires* qualifiant *dépôts*, et ceux : *des chefs de station* sont mis au singulier.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne lecture d'un nouveau projet pour la section IV du chapitre III traitant du *personnel du petit entretien des voitures* (1).

Cette section est provisoirement adoptée par le sous-comité qui renvoie la suite de la discussion du projet de réorganisation à ses prochaines séances.

M. MASU communique au sous-comité un rapport qu'il a adressé au Ministre pour lui signaler la nécessité et l'urgence de prendre provisoirement, et en atten-

(1) Voir l'annexe n° 2, p. 240.

dant que le projet d'organisation dont le sous-comité s'occupe puisse être mis à exécution, des mesures pour assurer le service des transports, lequel est aujourd'hui compromis par le départ de plusieurs fonctionnaires.

Ce rapport, qui renferme des propositions à cet égard, est en outre accompagné d'un projet d'ordre destiné à instituer provisoirement le service des districts dont M. Masui donne également lecture.

Après une courte discussion sur cet objet, le sous-comité considérant que ces mesures n'auraient qu'un caractère provisoire ; qu'elles ne préjugeraient en rien l'organisation définitive à donner à la direction des transports ; que l'administration doit d'ailleurs pouvoir, sous sa responsabilité, prendre celles qu'elle croit nécessaires pour assurer la marche du service, déclare, sur la proposition de M. Quoilin, qu'il ne voit aucune objection à ce que les propositions de M. Masui soient approuvées.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

1^{re} ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 46.

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp (1).

SECTION V (2).

DU PERSONNEL DES DÉPÔTS DES MACHINES.

ART. 87. Le personnel des dépôts des machines dans les stations, comprend :
Un chef d'atelier ou un chef de remise ; un garde-magasin ; un distributeur de coke ; des machinistes ; chauffeurs ; ouvriers de l'entretien et ouvriers affectés à la distribution des matières, au nettoyage, au lavage, au chargement du coke et à l'eau.

ART. 88. Les chefs d'atelier des dépôts répondent du bon état et de la conservation des machines confiées à leurs soins.

Ils veillent à ce que les machinistes maintiennent leurs machines, par un entretien de tous les instants, dans les meilleures conditions de service possible, et font exécuter, sous leur direction et leur surveillance, les réparations dont les machines ont besoin.

ART. 89. Aucune réparation, autre que celle d'entretien courant, ne peut être faite dans les ateliers des dépôts, qu'autant qu'elle ne nécessite pas une mise hors de service de la machine, de plus de quinze jours.

(1) Voir le procès-verbal n° 42, p. 222.

(2) Cette section est destinée à remplacer la section V du projet primitif. Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, p. 144.

ART. 90. Les chefs d'atelier prennent préalablement les ordres et les instructions du directeur de la traction, pour toute réparation dont la dépense est évaluée à plus de 200 francs.

Il n'est fait exception, à cet égard, que pour les cas bien constatés d'urgence.

ART. 91. Chaque fois qu'une réparation est faite à une machine appartenant à un autre dépôt, il en est rendu compte, sur-le-champ, au chef d'atelier du dépôt auquel la machine appartient.

ART. 92. Les chefs d'atelier exécutent les travaux de réparation commandés par les agents compétents des autres services.

ART. 93. Ils ont la surveillance et le détail du service journalier des machines.

ART. 94. Ils commandent tout le personnel des ateliers et des remises, ainsi que les ouvriers affectés au service de l'eau et au chargement du coke.

Les machinistes et les chauffeurs sont, hors des dépôts, sous les ordres des chefs d'atelier, pour tout ce qui est relatif à la conduite des machines; ils sont sous les ordres des chefs de station pour tout ce qui concerne les manœuvres dans les stations, et sous ceux des chefs de convoi, pour les manœuvres, pendant la marche.

ART. 95. Les chefs d'atelier assurent la bonne exécution des instructions et règlements et répondent de la sécurité et de l'exactitude du service.

ART. 96. Ils sont responsables de la police ainsi que de la bonne tenue des ateliers et remises, de la conservation et de l'entretien de l'outillage, des appareils et ustensiles, de l'utilité et de la qualité des travaux; du bon et économique emploi des matières et de la main-d'œuvre.

Ils tiennent la main à ce que les outils, agrès et ustensiles des machines soient constamment au complet et bien entretenus en état de service.

Ils veillent à ce que les machinistes soient toujours pourvus de ce qui leur est nécessaire pour assurer le service des signaux, de jour comme de nuit.

ART. 97. Ils sont responsables de tout abus et de toute irrégularité ou négligence qu'ils auraient omis de signaler ou de réprimer.

ART. 98. Toutes les fois qu'une machine de secours est expédiée d'une station où il y a un chef d'atelier, celui-ci accompagne la machine avec le chef de district, le chef ou le surveillant de station et prend, en cas de déraillement ou de tout autre accident, la direction des manœuvres.

Lorsqu'il n'y a pas de chef d'atelier, les manœuvres de secours sont dirigées par le chef de remise ou, à son défaut, par le machiniste.

Les agents du service des transports sont chargés de tout ce qui concerne les signaux, les mouvements, la sécurité des voyageurs et le sauvetage.

ART. 99. Les chefs d'atelier défèrent aux commandes de machines qui leur sont faites par les chefs de station.

ART. 100. Ils font rapport au directeur de la traction de tout fait intéressant le service.

ART. 101. Sont communes aux chefs d'atelier, les dispositions des art. 74, 75, 76 et 77.

ART. 102. Dans les dépôts où il n'y a pas d'atelier, les détails du service journalier des machines sont confiés à un chef de remise.

ART. 103. Les chefs de remise répondent du bon état et de la conservation des machines confiées à leurs soins.

ART. 104. Lorsqu'une machine exige des réparations que le machiniste ne peut pas effectuer sans l'assistance d'ouvriers spéciaux, la machine ou la pièce à réparer est envoyée immédiatement, d'après la nature des travaux à faire, à l'atelier du dépôt voisin ou à l'arsenal.

ART. 105. Sont applicables aux chefs de remise, les art. 94, 95, 96, 97, 99 et 100.

ART. 106. Il y a près de chaque dépôt principal de machines, un garde-magasin.

Le garde-magasin est chargé, sous l'autorité immédiate du directeur de la traction, de la conservation et de la distribution des matières et approvisionnements.

Les agents préposés au magasinage et à la distribution du coke, sont placés sous sa surveillance.

ART. 107. Le garde-magasin tient la comptabilité du dépôt.

Il centralise, vérifie et coordonne tous les résultats constatés et produits par les différents agents attachés au dépôt.

Lorsque l'importance du dépôt le justifie, il lui est adjoint un commis aux écritures.

ART. 108. Dans les dépôts d'une importance très-secondaire, tout le personnel est placé sous les ordres immédiats des chefs de station.

Ceux-ci sont chargés, dans ce cas, de la conservation et de la distribution des matières ainsi que de la tenue des écritures du dépôt, et reçoivent les instructions et les ordres du directeur de la traction, pour tout ce qui concerne ce service.

2° ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 46.

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp.

SECTION IV (1) DU CHAPITRE III.

DU PERSONNEL DU PETIT ENTRETIEN.

ART. 131. Le personnel affecté à la visite et à l'entretien du matériel de transport, dans les stations, se compose d'un chef visiteur, d'un menuisier et d'un ou de plusieurs aides.

Dans les stations où il n'existe pas d'atelier de locomotives, il y a, en outre, un forgeron ajusteur.

ART. 132. Le chef visiteur est préposé au détail du service, qui comprend :

1° La visite et la surveillance des voitures à voyageurs et des wagons de toute espèce en service ou en réserve dans la station ;

(1) Cette section est destinée à remplacer la section IV du chap. III du projet primitif. Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, p. 148.

2° La distribution et la direction des travaux de l'atelier ;

3° La tenue du journal ou carnet relatif à l'emploi des matières et du temps des ouvriers.

Le chef visiteur est placé sous les ordres immédiats du chef de station.

Celui-ci reçoit les instructions du directeur du matériel pour tout ce qui concerne ce service et vérifie et coordonne, dans sa comptabilité, tous les faits de dépense constatés par le chef visiteur.

Les ordres donnés directement au chef visiteur par le directeur ou l'inspecteur du matériel, sont communiqués au chef de station, lorsqu'ils ne sont pas donnés en sa présence.

ART. 153. Toutes les fois qu'une voiture quelconque rentre de voyage, il est procédé à sa visite par le chef visiteur.

Toute défectuosité remarquée en route lui est signalée par le chef de convoi.

ART. 154. Il est interdit de faire entrer dans la composition d'un convoi, aucune voiture qui ne serait pas en parfait état de service.

ART. 155. Lorsque dans une station de passage, il est découvert une défectuosité à une voiture, le chef visiteur y porte immédiatement remède si le temps le permet ; sinon, il la signale au chef de station qui, dans le cas où la défectuosité serait de nature à occasionner un accident ou des avaries, fait retirer la voiture du convoi.

ART. 156. Indépendamment des visites auxquelles elles sont soumises, après chaque voyage, toutes les voitures doivent être levées et visitées en détail aux époques à fixer par l'administration.

ART. 157. Le petit entretien du matériel roulant se fait dans les ateliers des stations. Cet entretien comprend la réparation et le remplacement des pièces suivantes : les coussinets d'essieux ; les boîtes à graisse et leurs couvercles ; les brides de ressort, leurs écrous ; les feuilles et les manottes des ressorts ; les tirants du train et leurs boulons ; les poires et les supports des buttoirs ; leurs tampons et leurs tiges ; les feuilles, les étriers et les guides des ressorts de buttoir ; les chaînes d'attache et de sûreté ; les tendeurs ; les tiges, tringles, vis et blocs des freins, les marchepieds et les porte-lanternes ; les boulons et accessoires divers ; les parties faiblement détériorées du plancher et de l'encadrement ; les glaces des voitures pour voyageurs et leurs encadrements.

ART. 158. Lorsque l'état d'une voiture ou d'une de ses parties nécessite des réparations autres que celles détaillées au précédent article, la voiture ou la pièce à réparer est envoyée par le chef de station aux ateliers de l'arsenal.

ART. 159. Le chef visiteur est responsable de la bonne exécution des règlements, instructions et ordres de la police et de la bonne tenue de l'atelier, de la conservation des outils et ustensiles, ainsi que de la qualité et de l'utilité des travaux effectués.

ART. 140. Les chefs visiteurs sont autorisés à délivrer des bons de commande aux ateliers des dépôts de la traction pour l'exécution des travaux énumérés à l'art. 137.

ART. 141. Ils signalent immédiatement aux chefs de station, toute négligence qu'ils remarquent dans le nettoyage et le graissage des voitures.

Ils visitent, avec soin, les bâches, les prolonges et les garots et signalent les avaries qu'ils y constatent.

ART. 142. Les chefs de station sont chargés, sous l'autorité du directeur du matériel de transport, de la conservation et de la distribution des matières et approvisionnements pour le service du petit entretien et tiennent les écritures qui les concernent.

ART. 143. Lorsqu'il n'y a pas d'atelier pour l'entretien des voitures dans une station, le chef de station est responsable du bon état de service des voitures de réserve qui y sont stationnées.

Toutes les fois que l'état d'une voiture réclame des travaux d'entretien ou de réparation, ou qu'une voiture est abandonnée dans la station pour cause de défectuosité, le chef de station l'envoie, d'après la nature des travaux à y exécuter, à l'atelier le plus voisin ou aux ateliers de l'arsenal.

N° 47.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 11 avril 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*

M. SPITAELS a fait connaître à M. le Président qu'une indisposition l'empêchait d'assister à la séance.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. TESCH, revenant à la communication de M. Masui, mentionnée au procès-verbal dont il vient d'être donné lecture, au sujet du désarroi où se trouve actuellement le service des transports par suite du départ de plusieurs fonctionnaires, demande quelle est la position que l'administration fait à ceux de ses agents qui la quittent pour prendre du service dans les sociétés particulières.

Il résulte des explications que donne à cet égard M. Masui, que ces fonctionnaires conservent leur position dans les cadres de l'administration et peuvent, par conséquent, rentrer ultérieurement au service de l'État ; qu'il a cherché à

mettre un terme à cet abus en proposant, lors de la réorganisation de 1852, une disposition d'après laquelle tous les agents en congé auraient eu, pour rentrer au service, un délai déterminé, à l'expiration duquel ceux qui n'auraient pas fait usage de la faculté qui leur était accordée, eussent été considérés comme démissionnaires, en conservant, toutefois, leur grade à titre honorifique, mais que cette proposition n'a pas été accueillie.

Tous les membres du comité s'élèvent avec force contre ce système qui tend à faire considérer le service de l'État comme un pis-aller et à le faire déserté par les meilleurs fonctionnaires.

L'assemblée est unanime pour reconnaître la nécessité, non-seulement d'empêcher que cet abus se reproduise, dans l'avenir, mais, en outre, de le faire cesser dans le présent. Elle décide, en conséquence, sur la proposition de M. Tesch, qu'elle priera M. le Ministre de refuser, à l'avenir, aux fonctionnaires du Département des Travaux Publics, tout congé dans le but de s'attacher à un service autre que celui de l'État, et de fixer un délai endéans lequel tous les fonctionnaires de ce Département qui, en ce moment, se trouvent en congé, soit illimité soit de durée déterminée, pour un motif quelconque autre que maladie, devront rentrer au service de l'État sous peine d'être considérés comme démissionnaires.

Cet incident étant terminé, le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP passant en revue les diverses parties du projet de réorganisation déjà admises par l'assemblée lui fait remarquer qu'il lui reste à s'occuper notamment des sections du service de la voie suivant celle relative aux attributions du directeur et pour lesquelles l'honorable membre lui a soumis des propositions nouvelles après s'être concerté, à cet égard, avec MM. Masui et Spitaels.

M. de Brouwer de Hogendorp explique, en quelques mots, les différences qui distinguent le projet nouveau du projet primitif : elles consistent principalement en ce que d'une part, le nombre des ingénieurs attachés au directeur de la voie y est porté de deux à trois, et que, d'autre part, le service de l'architecte inspecteur y est supprimé.

M. de Brouwer de Hogendorp propose au sous-comité de passer à l'examen de ces sections.

Cette proposition étant admise, M. le Président déclare la discussion ouverte sur la section II ayant pour titre : *Des ingénieurs de la voie.*⁽¹⁾.

Les deux premiers articles portant à la suite de ceux déjà votés, les nos 14 et 15, sont adoptés sans modifications.

Le troisième paragraphe de l'art. 16 est rédigé de la manière suivante :

« *Ils certifient l'exactitude des métrés qui précèdent la réception des travaux.* »

A l'art. 17, les mots : *des employés de la voie* sont substitués à ceux : *de tous les employés sur la voie* ; et les mots : *placés sous leurs ordres* qui terminent le premier paragraphe de cet article, sont supprimés.

Les art 18, 19, 20 et 21 sont adoptés sans modification.

(1) Voir l'annexe n° 1, p. 245.

La suppression de la section III du chapitre I^{er} qui traite des attributions de l'architecte inspecteur mise aux voix est adoptée à l'unanimité⁽¹⁾.

Le sous-comité passe à la discussion de la section III (nouveau) : *Des chefs de section*⁽²⁾.

Art. 22.

M. QUOILIN proj ose de placer le troisième et dernier paragraphe de cet article avant le second.

Cette transposition est adoptée.

Les art. 23, 24 et 25 sont admis sans modifications.

A l'avant-dernier paragraphe de l'art. 26, les mots : *il dresse* sont remplacés par ceux : *il procède aux*.

L'art. 27 est adopté.

A l'art. 28, les mots : *pontonniers et gardes-tunnels* sont ajoutés à la suite de ceux : *les gardes-barrières*.

L'art. 29, sur la proposition de M. Quoilin, est rédigé de la manière suivante :

« *Il visite successivement et aussi souvent que le service l'exige, toutes les parties de sa section.* »

L'art. 30 est adopté.

A l'art. 31, M. de Lannoy propose de supprimer les mots : *collige, certifie et classe* et d'ajouter à la fin ceux : *en dresse et certifie les états*.

Cette proposition est adoptée.

Le sous-comité revient ensuite à l'examen de l'art. 9⁽³⁾, de la première section du chapitre du service de la voie qui a été tenu en suspens.

Cet article sera rédigé de la manière suivante :

« *Le directeur de la voie procède à la réception des travaux ou délègue, à cet effet, un des ingénieurs de la voie. Il dresse ou fait dresser par les mêmes fonctionnaires, les certificats nécessaires pour l'obtention des paiements à compte et définitifs.*

» *Dans tous les cas, ces certificats sont revêtus de son visa* »

Le sous-comité s'occupant aussi de l'art. 11⁽³⁾, dont l'examen avait également été réservé, adopte, sur la proposition de M. Quoilin, la rédaction suivante :

« *La commission chargée de la réception du matériel fixe des rails et plaques tournantes en prononce, sous l'approbation du Ministre, la mise définitive hors de service. Le directeur prononce la mise définitive hors d'usage, des billes, coussinets et autres accessoires de la voie.* »

Le sous-comité décide enfin qu'il complétera le projet de réorganisation en y indiquant les attributions ou les devoirs des surveillants de la voie, des chefs de station, des sous-chefs de station, des gardes-haltes et des surveillants de station ; des percepteurs, des distributeurs et des facteurs de la poste. et, met à

(1) Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, p. 159.

(2) Voir l'annexe n° 2, p. 246.

(3) Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, p. 157.

l'ordre du jour de sa séance de demain, l'examen du projet rédigé par M. de Brouwer de Hogendorp. pour le service des chefs de station.

M. QUOILIN fait remarquer que pour que le sous-comité puisse terminer le travail de réorganisation dont il s'occupe, il est nécessaire qu'il lui soit fourni :

1° La qualification, dans l'ordre hiérarchique, de tous les fonctionnaires et employés de l'administration;

2° Le nombre dans chaque grade ou classe;

3° Le traitement *minimum* et *maximum* par grade et par classe;

4° La répartition de ces agents entre les différents services.

L'honorable membre propose en conséquence au sous-comité de prier M. Masui de rédiger un tableau renfermant ces indications, en tenant compte des dispositions organiques admises par l'assemblée.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 4 heures $\frac{1}{4}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

1° ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 47.

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp.

SECTION II DU CHAPITRE I^{er} (1).

DES INGÉNIEURS DE LA VOIE.

ART. 14. Il y a trois ingénieurs de la voie.

ART. 15. Les ingénieurs de la voie assistent le directeur spécial dans les divers détails du service.

Ils concourent à la rédaction des projets, plans, devis et détails estimatifs des travaux, ainsi qu'à l'expédition des autres affaires ressortissant à la direction de la voie.

ART. 16. Ils dirigent et surveillent l'exécution des travaux.

Ils constatent les quantités, la qualité et l'emploi des matériaux et tiennent la main à ce que les entrepreneurs observent fidèlement les clauses et conditions des adjudications et marchés.

Ils font toutes les vérifications et tous les métrés nécessaires qui doivent précéder la réception des travaux.

ART. 17. Ils surveillent les opérations des chefs de section, ainsi que le travail de tous les employés sur la voie, placés sous leurs ordres.

(1) Cette section est destinée à remplacer la section II du chap. I^{er} du projet primitif. Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, p. 138.

Ils rendent compte, au directeur, de l'intelligence et de l'exactitude que ces agents apportent dans le service, et signalent les fautes qu'ils pourraient commettre.

ART. 18. Ils s'assurent si les écritures des chefs de section et les carnets des surveillants (piqueurs), sont régulièrement tenus et le constatent par leur visa.

ART. 19. Ils surveillent la tenue et contrôlent la situation des dépôts.

ART. 20. Ils prennent connaissance, dans leurs tournées, de tout ce qui intéresse le service et des objets spéciaux dont ils sont chargés par le directeur.

ART. 21. Toutes les fois que le directeur de la voie est absent ou empêché, les fonctions qui lui sont attribuées sont remplies par l'ingénieur qu'il délègue à cet effet, avec l'autorisation du directeur général.

2° ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 47.

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp.

SECTION III DU CHAPITRE I^{er} (*).

DES CHEFS DE SECTION.

ART. 22. Le chemin de fer, en ce qui concerne le service de la voie, est divisé en . . . sections.

La première section comprend.

Le service de chacune de ces divisions est confié à un chef de section.

ART. 23. Le chef de section répond du bon état de la voie et de ses accessoires, ainsi que de la sûreté de la circulation sur l'étendue de la ligne confiée à ses soins.

Il veille à la conservation des ouvrages et bâtiments.

Il est chargé de l'entretien des clôtures, barrières, signaux et lignes télégraphiques.

ART. 24. Il fait exécuter, sous sa responsabilité, tous les travaux d'entretien journalier.

ART. 25. En cas d'événement extraordinaire, de dégradation ou d'accident pouvant compromettre la circulation ou la sûreté des convois, il fait exécuter immédiatement les travaux nécessaires.

Il en rend compte, sur-le-champ, au directeur de la voie.

ART. 26. Le chef de section surveille et contrôle les travaux de toute espèce, en régie ou à l'entreprise, exécutés dans sa section.

Il visite les matériaux, fait leur réception provisoire et en surveille l'emploi.

Il dresse les métrés partiels et détaillés des travaux.

(* Cette section est destinée à remplacer la section IV du chap. I^{er} du projet primitif. Voir l'annexe au procès-verbal n° 26, p. 139.

Il aide les ingénieurs dans la levée des plans.

ART. 27. Il est chargé de la gestion des approvisionnements déposés dans sa section et de la comptabilité des objets du matériel en service.

ART. 28. Il a sous ses ordres le personnel inférieur préposé à l'entretien, ainsi qu'à la surveillance et à la police de la voie, en dehors des stations et de leurs abords.

Ce personnel comprend :
 Les surveillants (piqueurs) ;
 Les chefs-piocheurs et piocheurs ;
 Les gardes-barrières ;
 Les aiguilleurs et vigies sur la ligne.

ART. 29. Il visite journallement une partie de sa section pour s'assurer de la marche régulière du service.

ART. 30. Il est personnellement responsable de l'exécution rigoureuse des instructions et règlements concernant les signaux et la fermeture des barrières.

ART. 31. Il constate, collige, certifie et classe toutes les dépenses effectuées dans sa section.

N° 48.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 12 avril 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents: MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité abordant son ordre du jour, M. de Brouwer de Hogendorp donne lecture du projet qu'il a rédigé pour l'organisation du service des chefs et des sous-chefs de station (1).

M. MASUI présente une observation au sujet de l'article d'après lequel les chefs

(1) Voir l'annexe, p. 249.

de station auraient à répondre de tous les faits de la gestion financière des employés sous leurs ordres. Les termes de cet article lui paraissent trop absolus.

Cette observation est appuyée par M. Tesch ainsi que par M. Quoilin qui fait remarquer que cet article devra être mis en harmonie avec les dispositions de la loi organique de la comptabilité de l'État qui ne rend les comptables responsables de vols, ou de pertes de fonds, que quand ceux-ci ne sont pas l'effet d'une force majeure et que les précautions prescrites par les règlements n'ont pas été prises.

Le sous-comité adopte provisoirement cet article avec la réserve qu'il sera modifié, dans le sens indiqué par M. Quoilin, par la commission chargée de revoir le projet de réorganisation.

M. MASUI pense que le projet en discussion ne dit pas d'une manière assez formelle que les agents des remises seront placés sous les ordres des chefs de station. Il craint que ces agents ne croient qu'ils n'auront pas à leur obéir.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne à cet égard quelques explications. D'accord avec M. Masui sur le fond, l'honorable membre fait remarquer que l'autorité que le chef de station doit exercer, sera suffisamment garantie par l'article du projet qui dit que « tout agent employé dans une station, quelle que soit la direction à laquelle il est attaché, est placé sous la surveillance du chef de station. »

M. de Brouwer de Hogendorp appelle ensuite l'attention du sous-comité sur l'établissement de vestiaires qui existent déjà jusqu'à un certain point, dans quelques stations principales, mais qu'il faudrait organiser d'une manière plus complète, en exigeant une rétribution des voyageurs qui en feraient usage.

Après quelques indications données par plusieurs membres sur la manière d'établir ces vestiaires, le sous-comité en admet l'utilité en principe et maintient, en conséquence, la mention qui en est faite au projet en discussion.

Sur l'observation de M. Masui qui fait remarquer que l'on ne peut pas astreindre les chefs de station à faire le service de nuit d'une manière régulière, concurrentement avec les sous-chefs de station, le paragraphe relatif à ce service est supprimé.

Le projet ainsi modifié est admis dans son ensemble.

M. MASUI communique le chapitre nouveau qu'il a rédigé pour le service des transports.

D'après ce projet, le directeur des transports serait assisté par trois inspecteurs ; l'un pour le service en général, un deuxième pour le service des voyageurs et un troisième pour celui des marchandises.

Le sous-comité, adoptant ces propositions, prie M. Masui de les compléter en y ajoutant l'indication détaillée des attributions de ces fonctionnaires.

La suite de la discussion est renvoyée aux prochaines séances fixées aux mercredi et jeudi 18 et 19 avril, à 11 heures du matin (1).

La séance est levée à 4 heures 1/2.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

(1) La séance fixée au 19 avril n'a pas eu lieu.

ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 48.

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp.

DES CHEFS DE STATION.

ART. ... Les chefs de station sont chargés de la direction ou de la surveillance de toutes les opérations qui s'exécutent dans leur station à quelque service qu'elles appartiennent.

ART. ... Le service du chef de station est de tous les jours et de tous les instants. Il ne peut s'absenter sans une autorisation écrite du directeur des transports.

En cas d'absence ou de maladie, il est remplacé par son sous-chef ou son plus ancien surveillant. S'il n'a pas de sous-chef ou de surveillant, il est remplacé par un agent commis à cet effet par le directeur des transports.

ART. ... Il a sous ses ordres :

1° Tout le personnel employé au service des transports dans sa station, et notamment le sous-chef de station, les surveillants, commis, officiers de police, facteurs, peseurs, chefs et hommes d'équipe, portiers, veilleurs, ouvriers affectés au nettoyage et au graissage des voitures, ainsi qu'à l'éclairage en général ;

2° Les agents préposés aux communications télégraphiques ;

3° Le personnel du petit entretien du matériel roulant ;

4° Les hommes de peine, employés au service de l'eau et du coke, ainsi qu'au nettoyage et aux manœuvres des machines, qui sont affectés en même temps à des travaux concernant le service des transports.

Les aiguilleurs et agents préposés aux signaux, ponts et barrières, dans la station et aux abords, sont sous ses ordres, pour tout ce qui concerne les manœuvres et la surveillance des signaux.

Les chefs de convoi, gardes-convois et gardes-freins sont sous les ordres des chefs des stations où ils se trouvent momentanément. Il en est de même des machinistes et chauffeurs, pour tout ce qui concerne le service des trains et les manœuvres.

ART. ... Tout agent employé dans une station, quelle que soit la direction à laquelle il est attaché, est placé sous la surveillance du chef de station.

ART. ... Le chef de station réprime immédiatement ou signale à l'autorité supérieure tout abus, irrégularité, négligence ou autre fait contraire à la discipline dont ses subordonnés se rendraient coupables.

ART. ... Il répond de tous les faits de la gestion financière des employés sous ses ordres.

ART. ... Il est chargé de tout ce qui concerne la distribution des billets ; — l'embarquement et le débarquement des voyageurs ; — le chargement, le déchargement et la distribution des bagages ; — l'application des tarifs ; — le vestiaire ; — les objets trouvés ; — la réception, l'enregistrement et la classification des marchandises ; — l'application des taxes ; — les feuilles de route ; — le charge-

ment, le déchargement, la vérification du conditionnement des marchandises ; — le factage ; — le camionnage, le magasinage ; — les déclarations de douane et d'octroi ; — les opérations relatives au transport des voitures, chevaux, bestiaux et finances ; — l'encaissement des produits, les versements.

Il répond de l'application et de la stricte exécution des prescriptions et instructions spéciales concernant le service des voyageurs, bagages et marchandises ; — la circulation et le transport en franchise ; — les formalités de douane ; — les services internationaux ou mixtes ; — l'emploi utile du matériel.

ART. ... Il est responsable de la bonne exécution des instructions en ce qui concerne la composition des convois ; — la visite des voitures et wagons, leur attelage et graissage ; — le service des bâches ; — l'éclairage et chauffage des voitures ; — le nombre de freins qui doivent entrer dans la composition des convois ; — les outils, appareils et signaux dont ils doivent être pourvus ; — le personnel dont ils doivent être accompagnés.

ART. ... Il assure l'exécution des instructions relatives à l'ouverture des guichets ; — à l'admission du public dans les salles d'attente et dans les stations ; — à tout ce qui concerne le départ, l'arrivée et le stationnement des convois ; — à la police des convois ; — au contrôle des billets dans la station ; — aux signaux et aux autres mesures de précaution à prendre pour la sûreté des convois, au service de secours.

ART. ... Il veille à la tenue du personnel ; — à la conservation des bâtiments, du mobilier et du matériel de la station, à la propreté des salles d'attente, bureaux, trottoirs, quais, cours, voies et dépendances, au bon état des pompes et réservoirs d'eau. Il surveille et dirige le chauffage et l'éclairage de la station.

ART. ... Il a la police de la station, de ses dépendances et abords, ainsi que des voitures de place, omnibus et commissionnaires.

ART. ... Il est responsable de l'application et de la bonne exécution des prescriptions et instructions concernant le bureau télégraphique. Il signe toutes les pièces de comptabilité et opère le versement des recettes.

ART. ... Il est chargé de la comptabilité des approvisionnements et du matériel en service.

ART. ... Il est responsable de l'exactitude des états de salaires.

ART. ... Il transmet immédiatement au directeur des transports toute réclamation qu'il reçoit concernant le service, ainsi que toute plainte formée contre les agents de l'administration.

ART. ... Toutes les fois qu'il arrive un accident ou un événement extraordinaire, il en informe sur-le-champ, par télégraphe, le directeur général, le directeur des transports et le chef du district.

DES SOUS-CHEFS DE STATION.

ART. ... Les sous-chefs de station assistent les chefs de station dans tous les détails du service et les suppléent au besoin.

Ils sont spécialement chargés de suivre toutes les opérations qui se font sur la voie.

Ils accompagnent la machine de réserve envoyée au secours d'un convoi en retard.

Ils font le service de nuit, à tour de rôle, avec les chefs de station.

N° 49.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.**Procès-verbal de la réunion du 13 avril 1855.**

Ordre du jour : *Examen de machines locomotives à mettre hors de service.*

Le sous-comité se réunit à 1 heure $\frac{1}{2}$ de relevée à la station du Nord, à Bruxelles, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, ÉLIAS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. l'ingénieur en chef-directeur Poncelet, délégué par M. le directeur général Masui, assiste également à la réunion.

Le sous-comité examine les machines n°s 5 et 28, à l'atelier de la station du Nord.

M. PONCELET donne des renseignements sur les travaux que l'on fait à la machine n° 5 que l'on répare au moyen de certaines parties, telles que la boîte à fumée, les cylindres et le mouvement, conservées en bon état, de la machine n° 28 qui sera mise hors de service.

Le sous-comité se rend ensuite à la station de Malines où il est rejoint par M. Spitaels.

M. PONCELET communique à l'assemblée un extrait du procès-verbal de la séance du 20 mars 1855, de la commission de l'arsenal, contenant des propositions au sujet de plusieurs machines à mettre hors de service. Cet extrait est conçu comme suit :

« La commission émet l'avis, à l'unanimité des membres présents, que les machines qui ne peuvent plus être réparées avantageusement doivent être reconstruites d'après des modèles uniformes qui ne seraient modifiés que pour des changements reconnus d'une utilité réelle. Il y aurait trois modèles, savoir :

» machine à voyageurs, machine mixte et machine à marchandises.

» La commission se prononce dès maintenant, et également à l'unanimité, pour l'adoption du modèle de machine à voyageurs commandé en dernier lieu à l'établissement de Saint-Léonard.

» Il y aurait lieu de confier de suite à l'industrie privée la confection des pièces nécessaires au renouvellement de six machines à voyageurs.

» L'assemblage de ces pièces se ferait, autant que possible, à l'arsenal et n'aurait lieu, dans les ateliers des stations, que dans le cas où il y aurait encombrement à l'arsenal.

» Les machines n°s 13 et 112 ont déjà été reconnues irréparables ; les n°s 25, 56 et 109 seront hors de service avant que les nouvelles machines puissent être achevées. »

D'après la note que M. Poncelet communique également au sous-comité, la dépense à laquelle donnerait lieu la construction de ces machines nouvelles, s'élèverait à environ 40,000 francs par machine.

Les pièces à provenir des machines déclarées hors d'usage seraient utilisées à la réparation de locomotives semblables se trouvant encore en état de service. On n'emploierait ainsi que les roues, les essieux et peut-être quelques pièces du mécanisme.

Une machine mise hors de service conserve, tant en mitraille qu'en pièces susceptibles de remploi, une valeur d'environ 6,000 francs.

Le sous-comité donne son approbation à cette marche proposée par l'administration, pour arriver à la substitution de machines entièrement neuves à des locomotives hors d'usage.

Il examine ensuite les machines n^{os} 13, 112 et 25, et constate qu'on ne pourrait pas les réparer avantageusement.

Le sous-comité se sépare à 4 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE LANNOY.

N° 50.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 16 avril 1855.

Ordre du jour : *Rapport sur le projet d'une remise aux locomotives à construire à la station de Mouscron ;*

Discussion du projet de jonction centrale des chemins de fer, à Bruxelles ;

Discussion du projet de déplacement de la station du Midi, à Bruxelles.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. SPITAELS a fait connaître, à M. le président, qu'une indisposition l'empêchait d'assister à cette séance.

Les procès-verbaux des deux dernières séances sont approuvés.

M. LE MINISTRE a communiqué au comité, pour examen et avis :

1° Les projets d'agrandissement des bâtiments pour le service des marchandises à la station de Malines;

2° Les projets de distribution intérieure du bâtiment des recettes, en construction à la station d'Anvers;

3° Une soumission souscrite par le sieur Pauwels, pour la fourniture à l'État, de dix voitures à voyageurs de 1^{re} classe.

Le sous-comité nomme **M. de Brouwer de Hogendorp** rapporteur pour la première et la troisième de ces communications et **M. le président** pour la deuxième.

M. LE PRÉSIDENT présente son rapport sur les projets pour la construction d'une remise aux locomotives à la station de Mouscron, et soumet aux délibérations du sous-comité les deux questions que l'examen de ces projets soulève, à savoir :

1° *Y a-t-il lieu de transférer le service de la traction de la station de Tournay où il est établi aujourd'hui, à celle de Mouscron?*

2° *Dans l'affirmative, les projets proposés sont-ils en rapport avec les besoins du service?*

M. LE PRÉSIDENT pense, qu'à raison de l'insuffisance constatée des locaux dont le service de la traction dispose à la station de Tournay, et de l'impossibilité où l'on se trouve de les agrandir par suite de l'exiguïté de cette station, à laquelle on ne pourrait d'ailleurs donner une plus grande étendue, il y a lieu de résoudre la première question affirmativement.

Examinant ensuite les projets, **M. le président** fait remarquer qu'ils ont pour objet la transformation du bâtiment actuel des machines à la station de Mouscron, installé pour un service de petites réparations, en une simple remise à locomotives; et la construction, sur un terrain à acquérir et à déblayer, d'un atelier de réparation, de 57 mètres de longueur sur 14 mètres de largeur.

M. LE PRÉSIDENT est d'avis que ces projets, conçus avant que le comité eût décidé que tous les travaux de grosses réparations seraient concentrés à l'arsenal de Malines, et que l'on ne ferait plus, à l'avenir, que des réparations journalières dans les ateliers des stations, seraient trop considérables, eu égard aux besoins du service, dans ce système; que l'on pourrait se borner, en maintenant l'atelier actuel, à agrandir ce bâtiment, en l'allongeant de la quantité nécessaire pour pouvoir y remiser les locomotives dépendant de la station de Mouscron. Ce qui épargnerait à l'administration, les dépenses qu'elle aurait à faire pour l'acquisition d'une certaine étendue de terrains et l'exécution de travaux importants de terrassement, si elle construisait le nouvel atelier proposé.

M. MASUI explique dans quel ordre d'idées les projets proposés ont été conçus; il fait remarquer que si l'on s'est arrêté à la construction d'un nouvel atelier, c'est parce que le bâtiment actuel ne présente pas entre les murs et fosses pour les machines, une largeur suffisante, pour le travail des ajusteurs. L'honorable membre reconnaît toutefois que par suite du système admis par le sous-comité pour les grosses réparations des locomotives, les constructions proposées pourront être notablement réduites et il déclare en conséquence se rallier aux conclusions du rapport de **M. le président**.

Après quelques renseignements donnés par **MM. de Brouwer de Hogendorp** et

de Man d'Attenrode sur la portée des propositions faites par l'ancien conseil consultatif au sujet des travaux à exécuter à Mouseron pour le service de la traction, le sous-comité émet, à l'unanimité, l'avis qu'il y a lieu de maintenir l'atelier actuel pour les travaux de petites réparations des locomotives et que l'on doit se borner à allonger ce bâtiment de manière à y ménager un magasin et à pouvoir y remiser dix locomotives avec leurs tenders.

Le sous-comité aborde le deuxième et le troisième objet à l'ordre du jour.

M. DE MAN D'ATTENRODE rappelle que le sous-comité a émis le vœu, dans une séance précédente, que la ville de Bruxelles fût consultée au sujet des propositions relatives à la station du Midi, mais que M. Van Hoorebeke n'avait pas cru devoir y donner suite avant de quitter le département des Travaux Publics. Il fait ressortir la nécessité et la convenance de demander l'avis de cette administration communale, et il propose en conséquence, au sous-comité, d'insister auprès de M. le Ministre pour qu'il la consulte sur les divers projets relatifs aux stations de Bruxelles.

Cette proposition est admise à l'unanimité.

Le sous-comité, s'occupant ensuite plus spécialement du déplacement de la station du Midi, prie M. Masui de lui communiquer tous les projets dressés pour cette station, dans les diverses combinaisons proposées, et ajourne en conséquence l'examen de cette question à une prochaine séance.

M. MASUI donne lecture d'une demande qu'il a adressée au Ministre pour être autorisé à acheter, à Newcastle, conformément à une proposition de la commission du combustible, 300 tonnes de charbon de première qualité à convertir en coke, en Belgique, et 150 tonnes de coke anglais destinées à des expériences comparatives à faire avec les charbons et les cokes belges.

Après quelques observations sur le degré d'utilité de ces essais et les quantités proposées de coke et de charbon à acheter en Angleterre, que plusieurs membres trouvent trop fortes, le sous-comité, écartant la question de chiffre qu'elle laisse à l'appréciation de l'administration, émet en principe un avis favorable à la proposition de M. Masui.

M. Masui communique au sous-comité des lettres de MM. Zaman et le directeur de Haine-Saint-Pierre demandant à pouvoir construire les locomotives qui leur sont commandées, le premier d'après les plans des machines à fournir par l'établissement de Couillet, le second d'après les tracés auxquels se rapporte la soumission qu'il a souscrite le 12 décembre 1854.

Le sous-comité décide qu'il s'occupera de ces demandes dans sa prochaine séance qui aura lieu le 23 de ce mois.

La séance est levée à 1 heure $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

YANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 51.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.**Procès-verbal de la séance du 18 avril 1855.****Ordre du jour : Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.**

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp.

Sont présents : MM DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. de Man d'Attenrode a fait connaître qu'une indisposition l'empêchait de venir présider l'assemblée.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. MASUI donne lecture du projet qu'à la demande du sous-comité, il a préparé pour le service du directeur et des inspecteurs de la direction des transports (1).

D'après la proposition de M. Masui, il y aurait trois inspecteurs : un pour le service central, un deuxième pour le service des voyageurs et un troisième pour celui des marchandises.

Le sous-comité, admettant cette proposition en principe, la renvoie à l'examen de la commission chargée de la rédaction du projet d'organisation.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne lecture du paragraphe qu'il propose de consacrer au service des surveillants de la voie (2).

Ce paragraphe est admis.

M. de BROUWER DE HOGENDORP soumet ensuite à l'examen de l'assemblée un projet pour le service des gardes-convois (3).

Une discussion s'engage sur la subdivision des gardes en plusieurs classes, sur leurs traitements et sur les avantages et les inconvénients du système des primes aujourd'hui en usage sur le chemin de fer de l'État. Toutefois, cette discussion qui sera reprise lorsque le sous-comité s'occupera des grades et traitements, n'a pas de suite et le projet présenté par M. de Brouwer de Hogendorp est adopté.

Cet honorable membre présente, en troisième lieu, un projet pour le service des percepteurs, des sous-chefs de bureau de perception, des distributeurs et des facteurs de la poste, qui est également admis par l'assemblée (4).

(1) Voir l'annexe n° 1, p. 256.

(2) — n° 2, p. 258.

(3) — n° 3, p. 259.

(4) — n° 4, p. 260.

La discussion des diverses parties du projet d'organisation étant terminée, le sous-comité s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure.

La séance est levée à 1 heure 1/2.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

1^{re} ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 51

Proposition de M. Masui.

SERVICE DES TRANSPORTS.

Le directeur des transports a dans ses attributions tout ce qui tient au service des voyageurs et des marchandises.

Il a sous ses ordres immédiats, outre le personnel des bureaux :

- 1° Un inspecteur pour le service central, pour les missions spéciales et pour le remplacer pendant ses tournées ;
- 2° Un inspecteur pour le service des voyageurs ;
- 3° Un inspecteur pour le service des marchandises.

Les attributions du service des transports sont plus spécialement :

L'organisation de la marche des convois et leur coïncidence avec les autres moyens de transports ,

La répartition du matériel des transports ,

La répartition des gardes-convois ;

Le transport des voyageurs , bagages , équipages , marchandises , finances , bétail , etc. ,

Le factage et le camionnage ;

Les services internationaux et mixtes ,

Les formalités et relations en matière de douanes et d'octrois ;

Les pertes et les avaries ,

Les objets trouvés ,

La police des stations, buffets-restaurants, salles d'attente, bureaux, etc. ,

Les projets de conventions spéciales au service des transports, etc., etc.

SERVICE DES VOYAGEURS. — INSPECTION.

L'inspecteur du service des voyageurs a spécialement dans ses attributions tout ce qui concerne :

L'organisation des convois réguliers de voyageurs ainsi que des convois éven-

tuels, spéciaux et extraordinaires; la surveillance de leur marche régulière et à la vitesse autorisée par les règlements;

Les relations entre les diverses localités eu égard aux marchés, bourses, etc. ;

Les coïncidences avec les chemins de fer étrangers et concédés, avec le service des bateaux à vapeurs, les courriers, etc. ;

Les enquêtes sur les accidents et retards ;

Les réclamations au sujet des départs et arrivées des convois et des défauts de coïncidence ;

La répartition et la surveillance du personnel des convois de voyageurs ;

La répartition et l'emploi utile du matériel des convois de voyageurs, des engins, signaux, outils ;

La politesse, l'exactitude, le degré d'instruction et la fidélité des employés ;

La bonne interprétation des règlements et instructions ;

La prompte et régulière distribution des coupons ;

L'acceptation, le transport et la prompte et régulière délivrance des bagages ;

La propreté, le bon entretien, le chauffage et l'éclairage des bureaux et salles d'attente et des voitures à voyageurs ;

L'entretien du mobilier des bureaux, l'emploi convenable des fournitures de bureau et imprimés ;

La police des stations et de leurs abords, leur accès facile aux voyageurs, leur état de propreté, l'exécution des règlements pour les omnibus et voitures de place,

Les plaintes et réclamations faites par les voyageurs, etc. ;

Les buffets-restaurants et en général tout ce qui peut avoir rapport à la commodité et au bien-être des voyageurs.

SERVICE DES MARCHANDISES. — INSPECTION.

L'inspecteur du service des marchandises a spécialement dans ses attributions tout ce qui concerne :

L'organisation, la surveillance, la marche régulière et la vitesse des convois de marchandises ;

La répartition et la surveillance du personnel de ces convois ;

L'acceptation, l'inscription, le chargement, l'arrimage, le bâchage des marchandises, la vérification tant au départ qu'à l'arrivée, l'expédition, le déchargement et le remisage, la répartition et l'emploi utile des wagons ;

Le service du factage et du camionnage, la prise et la remise à domicile ;

La prévenance, l'exactitude, le degré d'instruction et la fidélité des employés, aux marchandises et des facteurs ;

La régularité de la tarification, la bonne interprétation des règlements et instructions, la régularité des déclarations aux octrois municipaux ;

La propreté, le bon entretien, l'éclairage des bureaux à marchandises, hangars et magasins ;

L'entretien en bon état des engins de chargement et de déchargement ;

L'approvisionnement convenable de cordes, chaînes, etc. ;

Les formalités en matière de douane ;

Les relations pour les transports internationaux ;

Les recherches et transactions en matière de retards, pertes et avaries ;

Les dépôts dans les stations ;

L'organisation des transports au delà des lignes de l'État, la surveillance des bureaux de réexpédition, l'exécution des conventions avec les compagnies ;

L'étude et l'application des mesures propres à faciliter les moyens de prompt et régulier chargement et déchargement ainsi que de dégagement des stations : l'emploi de chevaux pour manœuvres dans les stations et, en général, tout ce qui peut avoir rapport au transport régulier des marchandises depuis leur acceptation de l'expéditeur jusqu'à leur remise au destinataire.

2^e ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 31.

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp.

DES SURVEILLANTS DE LA VOIE.

ART. . . Les surveillants sont chargés de seconder les chefs de section dans tous les détails du service.

Ils ont sous leurs ordres le personnel inférieur préposé à l'entretien, la surveillance et la police de la voie, sur l'étendue de la ligne où ils sont en fonction.

ART. ... Ils parcourent journellement à pied la partie de la ligne qui leur est confiée ; ils visitent attentivement l'état de la voie et des ouvrages qui en dépendent, ainsi que celui des lignes télégraphiques ; ils s'assurent que les aiguilles, signaux, plaques tournantes et pompes fonctionnent aisément ; ils tiennent la main à ce que les agents placés sous leurs ordres se conforment strictement à toutes les prescriptions concernant l'entretien et la propreté de la voie, que les gardes-barrières et autres agents préposés aux signaux et manœuvres remplissent leurs devoirs avec ponctualité et intelligence, que les mesures de précaution et de prudence prescrites aux piocheurs soient rigoureusement observées ; ils suivent l'exécution des travaux et l'emploi des matériaux ; ils signalent immédiatement aux agents sous leurs ordres toute défectuosité qu'ils découvrent et les assistent au besoin à la réparer ; ils donnent avis à leur chef de section des réparations nécessaires et font exécuter immédiatement, sous leur responsabilité ; les travaux extraordinaires dont l'ajournement présenterait du danger ou ferait obstacle à la libre circulation.

Ils se rendent fréquemment compte de la manière dont se fait le service de nuit.

ART. ... Ils accompagnent les convois spéciaux pour l'entretien de la voie et sont responsables de la bonne exécution des mesures de précaution adoptées pour leur marche et leur stationnement.

ART. ... Ils font rapport à leur chef de section de toute négligence ou irréguli-

larité qu'ils remarquent ou qui leur est signalée, ainsi que de tout accident ou fait extraordinaire arrivé sur la ligne.

ART. ... Ils tiennent la main à ce que les objets trouvés sur la voie soient remis, sans retard, au bureau de la station la plus voisine.

ART. ... Ils veillent à la conservation et à l'entretien du matériel en service, ainsi qu'à la conservation des matériaux et tiennent note des entrées et sorties.

ART. ... Ils tiennent écriture de tous les faits des ateliers.

3° ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 31

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp.

DES GARDES-CONVOIS

ART. ... Les gardes-convois sont chargés de la surveillance et de la police des convois, de l'exécution des mesures relatives à la sûreté de leur marche, de l'embarquement et du débarquement des voyageurs, du contrôle des billets dans les voitures, de la perception des suppléments de parcours ou de place, de la réception, garde et remise des bagages et objets inscrits sur les feuilles de route.

ART. ... Les gardes-convois sont divisés en classes, savoir :

Chefs de convois ,
Gardes-convois ,
Gardes-freins.

Ils sont directement sous les ordres du directeur et des inspecteurs du service des transports. Pendant le service actif ils sont sous les ordres des chefs des districts et des stations où ils se trouvent momentanément.

Leur service est réglé périodiquement par le directeur des transports.

ART. ... Chaque garde-convois est responsable du préjudice résulté de son incurie ou de son imprudence, du détournement et de la perte des fonds et objets confiés à sa garde ou soumis à sa surveillance, des avaries survenues à ces objets, et généralement de tous les faits relatifs à l'exercice de ses fonctions.

ART. ... Le chef de convoi ou le garde faisant fonctions de chef de convoi commande le convoi en marche. Il a le commandement des autres gardes et des graisseurs.

Les machinistes et les chauffeurs sont placés sous son autorité pour tout ce qui concerne le service du convoi et des manœuvres.

Il est personnellement responsable du service et de la conduite des agents placés sous ses ordres.

Il tient la main à la bonne exécution des instructions et règlements. Il répond de la sécurité, de l'ordre et de la régularité de son convoi, ainsi que de tout accident, perte, avarie ou retard.

Il se conforme strictement aux instructions spéciales concernant les devoirs qu'il a à remplir, depuis la remise du convoi qui lui est faite par le chef de la station de départ, jusqu'à sa réception par le chef de la station d'arrivée.

Il veille à ce qu'il ne se commette pas de fraude ou d'abus en ce qui concerne les transports gratuits.

Il est responsable de la conservation du matériel confié à sa surveillance.

Toutes les fois qu'il arrive un accident ou un fait grave dans un convoi, le chef de convoi en fait informer immédiatement le directeur général, le directeur des transports, ainsi que le chef du district.

4^e ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 51.

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp.

DES PERCEPTEURS.

ART. ... La direction de chaque bureau de perception est confiée à un percepteur.

Le percepteur a sous ses ordres tous les agents attachés à son bureau.

Il exerce une surveillance immédiate sur les bureaux de distribution compris dans son arrondissement postal.

Les agents des bureaux de distribution lui sont subordonnés au même titre que ceux employés à sa perception.

ART. ... Le percepteur répond de l'application et de la stricte exécution des lois, arrêtés, instructions et règlements.

Il est responsable du service et du maniement des agents placés sous ses ordres.

ART. ... Il ordonne et dirige les moyens d'exécution du service et distribue les différentes parties du travail entre les employés.

Le mode d'exécution est rédigé en forme de règlement et soumis à l'approbation du directeur des postes.

ART. ... Le percepteur est responsable de la conservation et du bon emploi du matériel fourni par l'État.

ART. ... Il adresse directement à l'administration toutes les pièces et demandes relatives au service.

ART. ... Indépendamment du rapport spécial qu'il adresse au directeur, toutes les fois qu'il arrive un fait extraordinaire comportant une décision de l'administration, il lui rend compte, tous les six mois, avant le quinze de janvier et de juillet, de la marche du service dans son arrondissement postal, ainsi que de la moralité, de la conduite, du zèle et de l'aptitude des agents placés sous son autorité.

ART. ... Le percepteur ne traite directement avec les autorités et avec le public que pour les réclamations qui ont rapport au service de son bureau.

ART. ... En cas de demande de congé, le percepteur propose son gérant, des actes duquel il demeure responsable.

Le percepteur d'un bureau composé propose un des employés du bureau. Lorsqu'il ne désigne pas l'employé le plus élevé en grade, il explique les motifs qui l'engagent à donner la préférence à un agent d'un grade inférieur.

Le percepteur d'un bureau simple propose toute personne jouissant de sa confiance.

Nul agent d'un grade inférieur à celui de distributeur n'est admis pour remplacer un percepteur.

DES SOUS-CHEFS DE BUREAU DE PERCEPTION.

ART. ... Le sous-chef de bureau de perception est sous l'autorité du percepteur de premier ordre près duquel il est placé; il seconde le percepteur dans toutes les opérations du service.

ART. ... Le sous-chef signe simultanément avec le percepteur toutes les pièces de comptabilité destinées à être transmises à l'administration.

ART. ... Il est chargé spécialement de vérifier le travail concernant les recettes opérées sans contrôle extérieur.

DES DISTRIBUTEURS.

ART. ... Le distributeur est préposé à un bureau de distribution; il agit sous les ordres et la surveillance du percepteur dans l'arrondissement duquel se trouve son bureau.

ART. ... Si le bureau de distribution est en relation directe avec un ou plusieurs autres bureaux de perception, le distributeur est sous l'autorité des chefs de ces bureaux pour tout ce qui concerne les rapports de service qu'il a avec eux.

ART. ... Sauf les cas exceptionnels, les ordres de l'administration sont transmis au distributeur par l'intermédiaire du percepteur.

ART. ... Le distributeur commande aux facteurs ruraux attachés à son bureau. Il est responsable de leur travail et de leur manquement.

Il rend compte, tous les mois, au percepteur, de la manière dont ils s'acquittent de leurs fonctions.

ART. ... Un règlement de service intérieur arrêté par le directeur des postes, sur la proposition du distributeur, détermine le mode d'exécution des opérations du bureau.

ART. ... Le distributeur rend compte de ses recettes au chef du bureau de perception dont il relève.

Il lui adresse ses demandes ainsi que toutes les pièces relatives au service; le percepteur les transmet avec ses observations au directeur.

ART. ... Le distributeur ne peut correspondre directement, soit avec les autorités, soit avec le public, pour affaires de service.

ART. ... En cas de demande de congé le distributeur propose son gérant, des actes duquel il demeure responsable.

Il ne peut proposer un de ses subordonnés.

DES FACTEURS ET FACTEURS RURAUX.

ART. ... Les facteurs sont chargés de la distribution à domicile des lettres et autres objets transportés par la poste ainsi que tout ce qui concerne le service de peine de bureau.

Dans les bureaux auxquels sont attachés plusieurs facteurs, le service de peine est exécuté par un ou plusieurs d'entre eux, soit à tour de rôle, soit autrement, ainsi qu'il sera indiqué par le règlement du travail intérieur du bureau.

Les facteurs ruraux sont chargés, en outre, de recueillir les lettres et autres objets à transporter par la poste dans les localités comprises dans les tournées qui leur sont assignées.

Les facteurs et facteurs ruraux sont subordonnés aux employés de tous grades des bureaux auxquels ils sont attachés.

Ils sont nommés sur la présentation des chefs de bureau qui peuvent demander leur renvoi, en motivant toutefois leur demande.

ART. ... Dans les bureaux de premier ordre, il pourra y avoir un facteur chef chargé de la surveillance du service des facteurs.

ART. ... Lorsqu'il y a plusieurs facteurs au même bureau, ces agents peuvent être divisés en différentes classes.

ART. ... Les chefs de bureau donnent, par écrit, aux facteurs, les instructions relatives à leur service.

Les facteurs se conforment strictement aux instructions qu'ils reçoivent, ainsi qu'aux règlements du service.

N° 52.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 23 avril 1855.

Ordre du jour : 1° *Examen des demandes adressées à M. le Ministre par MM. Zaman et le directeur des usines de Haine-Saint-Pierre au sujet des machines locomotives qu'ils ont à construire pour l'État ;*

2° *Examen du projet de répartition des parties disponibles des crédits de 4,880,000 fr. et de 9,000,000 de fr.*

La séance est ouverte à 9 heures ³/₄ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT ouvrant la discussion sur le premier objet à l'ordre du jour, rappelle que, conformément à l'avis émis par le sous-comité, le Ministre a décidé :

Que l'établissement de Couillet construirait huit machines à quatre roues couplées et une paire de roues de support ;

L'établissement de Seraing, huit machines à six roues couplées placées sous le corps cylindrique de la chaudière ;

L'établissement de M. Zaman et celui de Haine-Saint-Pierre, chacun deux machines à six roues couplées, le dernier essieu étant placé en arrière de la boîte à feu.

M. le président ajoutant que la construction de ces quatre dernières machines a été proposée par le sous-comité, dans le but de mettre l'administration à même de faire des expériences comparatives entre les deux systèmes de machines à marchandises à six roues couplées, prie l'assemblée de délibérer sur la question de savoir s'il y a lieu d'abandonner ces essais, en faisant droit aux requêtes des deux industriels précités.

M. QUOILIN demande si l'administration est libre de leur imposer un plan nouveau ; il pense qu'il conviendrait d'examiner jusqu'à quel point le Gouvernement est lié envers eux.

Il résulte des contrats dont il est donné lecture, que les machines qu'ils ont à fournir, sont complètement définies et que l'administration ne pourrait pas y apporter des changements sans leur assentiment.

M. DE MAN D'ATTENRODE fait remarquer toutefois que l'un d'eux, M. Zaman, renonce à l'exécution du plan primitif, puisqu'il demande à pouvoir construire les mêmes machines que celles commandées à l'usine de Couillet.

D'un autre côté, **M. Masui** déclare qu'il en est de même pour M. Hochereau qui, d'après les explications verbales qu'il a données, désirerait pouvoir suivre les plans des machines commandées à Seraing, quoique d'après la lettre qu'il a adressée au Ministre, il demande positivement à pouvoir s'en tenir au plan de sa soumission du 12 décembre 1854.

M. MASUI donne quelques renseignements sur la portée des demandes qui font l'objet de la discussion. Les deux industriels dont il s'agit, craignent que l'infériorité possible des machines qu'ils auraient à fournir à l'État, comparées à celles que construisent les grands établissements du pays, pourrait nuire à la réputation de leurs usines et ils désirent, en conséquence, suivre l'un, les plans des machines commandées à Couillet, et l'autre, ceux des machines à livrer par Seraing.

L'honorable membre pense que les essais que le sous-comité a en vue, pourront être faits au moyen des deux machines commandées à MM. Sharp, Stewart et C^e ; qu'il n'y aurait donc pas d'inconvénient, en accueillant ces demandes, à abandonner le plan d'après lequel MM. Zaman et Hochereau auraient eu à construire leurs locomotives.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP déclare qu'il résulte d'explications qui lui ont été données par M. Zaman au sujet de sa demande, que ce qu'il désire, c'est de ne pas se trouver dans le cas de devoir construire des machines s'écartant des types généralement admis, mais qu'il est prêt à suivre des plans de locomotives anglaises qui lui seraient délivrés par l'administration.

Entrant ensuite dans quelques considérations sur les essais à faire entre les deux systèmes de machines à six roues couplées, M. de Brouwer de Hogendorp dit que l'on pourrait, sans que cela entraînant à une perte notable de temps, demander en Angleterre, soit à M. Sturrock, soit à M. Mac Connell, ou à un autre ingénieur, des plans d'exécution d'une machine à marchandises que l'on ferait exécuter par M. Zaman.

Après quelques nouvelles observations présentées par plusieurs membres, le sous-comité constatant qu'il résulte de cette discussion qu'il y a désaccord entre les lettres de MM. Zaman et Hochereau et les explications verbales données par ces industriels, émet l'avis qu'avant de prendre aucune décision, il y a lieu de leur demander, par écrit, d'une manière catégorique, quelles sont leurs intentions et notamment, à M. Zaman, s'il est disposé à construire les machines qu'il a à fournir au Gouvernement, d'après des plans anglais qui lui seraient délivrés par l'administration en lui faisant observer qu'il pourrait arriver qu'il n'existât point en Belgique de machines semblables à celles-là.

Le sous-comité abordant le second objet à l'ordre du jour ⁽¹⁾, M. Spitaels fait remarquer que des plates-formes ont été commandées sur deux lettres différents du crédit de 4,880,000 francs alloué par la loi du 25 avril 1855, et fait ressortir les inconvénients de ces transferts.

Après une réponse de M. Masui, qui fait remarquer que ces imputations sont régulières et conformes aux explications données dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi, le sous-comité décide, sur la proposition de M. Quoilin, qu'il ne s'occupera pas de la légalité et de la régularité des dépenses faites et en laissera la responsabilité tout entière au Gouvernement. Il passe en conséquence à l'examen de l'état des dépenses à effectuer au moyen de la somme disponible sur le crédit précité ⁽²⁾.

Bruxelles (Nord).

M. SPITAEELS demande si, au moyen des sommes indiquées tant au crédit de 9 millions qu'à celui en discussion, on pourra terminer la station du Nord.

M. MASUI répond qu'au moyen de ces allocations, on pourra y construire tous les bâtiments restant à faire, à l'exception de la façade.

Le sous-comité adopte les propositions faites pour cette station. Il est entendu toutefois que le chiffre indiqué n'est admis que provisoirement et sous toute réserve ; il dépendra des projets définitifs à soumettre à l'examen du comité.

La même observation s'applique aux propositions concernant les autres stations.

Le sous-comité admet également les travaux proposés pour Malines.

Anvers.

M. SPITAEELS demande si les chiffres indiqués dans les états (2^e et 4^e annexes) suffiront pour terminer la station d'Anvers.

M. MASUI répond affirmativement.

Ces travaux sont adoptés.

(1) Voir les annexes n° 1 à 5. — Ces états ont été autographiés et distribués aux membres, conformément à la demande faite par le sous-comité, dans sa séance du 20 mars 1855. Procès-verbal n° 44, p. 222.

(2) Voir l'annexe n° 2, p. 275.

Le sous-comité admet ensuite successivement les propositions contenues dans l'état (2^e annexe) pour Gand, Bruges, Ostende, Quiévrain, Gosselies, Charleroy et Moustier, et ajourne celles concernant : Tirlemont, Gingelom, Harlebeke, Boussu, Marchiennes et Auvélais.

Le sous-comité renvoie la suite de la discussion à sa prochaine séance qu'il fixe au lendemain à 10 heures du matin.

La séance est levée à 4 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

1^{re} ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 52.

État des sommes engagées, à la date du 25 mars 1855, sur le crédit de 4,880,000 francs, alloué par la loi du 25 avril 1855 (1).

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES MARCHÉS, ETC.	Observations.
1 ^o Hangars et remises pour abriter les marchandises et le matériel : 1,775,000 francs.		
Bruxelles (Nord)..... Appropriation de bâtiments sous la gare.....	27,470 56	Terminé.
Prolongement des trottoirs de la gare.....	4,525 74	Id.
Bâtiment pour les machines de chauffage.....	10,000 »	
Bureau pour le timbre-poste.....	425 »	
Éclairage des nouveaux bureaux dans la gare.....	502 80	
Établissement de tuyaux pour le chauffage.....	4,189 59	Id.
Couverture en zinc du bâtiment des machines.....	1,469 92	
A reporter.....	44,581 21	

(1) LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au Ministère des Travaux Publics, pour le service du chemin de fer de l'État, les crédits spéciaux suivants.

1 ^o Hangars et remises pour abriter les marchandises et le matériel (un million sept cent soixante et quinze mille francs).....	fr. 1,775,000
2 ^o Voies d'évitement, plates-formes, excentriques dans les stations (quatre cent quarante-cinq mille francs).....	445,000
3 ^o Maisons et loges de gardes-route (cent mille francs).....	100,000
4 ^o Extension du matériel des transports (deux millions cent vingt mille francs).....	2,120,000
5 ^o Grand écartement des essieux des voitures, pour éviter le mouvement de lacet (quatre cent quarante mille francs).....	440,000
TOTAL.....	fr. 4,880,000

Art. 2. Ces crédits seront couverts au moyens de bons du Trésor.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Lacken, le 25 avril 1855.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT ou MARCHÉS, ETC.	Observations.
Report.....	44,381 21	
Déplacement des appareils de chauffage.....	4,000 »	
Bruxelles (Allée-Verte)..... Emprises de terrains.....	16,535 73	Terminé
Malines..... Allongement du hangar au bois.....	7,971 43	Id.
Mur d'enceinte à l'arsenal.....	15,845 63	Id.
Travaux supplémentaires au mur d'enceinte.....	549 84	Id.
Agrandissement du hangar de l'arsenal.....	19,600 »	Id.
Agrandissement des ateliers des voitures.....	85,940 »	Id.
Anvers..... Établissement de cinq grues dans le hangar.....	1,545 »	Id.
Acquisitions de terrains pour le hangar de l'Ancre.....	200,726 51	Id.
Vertryck..... Bâtiment.....	15,150 83	Id.
Travaux d'achèvement.....	5,057 84	Id.
Acquisitions de terrains.....	1,584 50	Id.
Landen..... Construction d'un petit magasin....	590 »	Id.
Massell..... Transfert des baraques de chêne....	600 »	
Waremmé..... Construction d'un hangar aux marchandises.....	9,400 »	Id.
Fexhe..... Construction d'un magasin aux marchandises.....	1,099 »	Id.
Remblai pour élargir la halte.....	1,566 80	Id.
Chênée..... Bâtiment.....	27,588 05	Id.
Couverture en zinc du bâtiment....	5,178 05	Id.
Démolition et reconstruction de vieilles baraques.....	279 »	Id.
Travaux supplémentaires au bâtiment	1,588 85	Id.
Travaux de parachèvement.....	5,086 27	Id.
Construction d'un abri pour les ouvriers.....	230 »	
Londerzeel..... Bâtiment.....	15,047 20	Id.
Emprise de terrain.....	679 08	Les négociations ne sont pas terminées.
Indemnité de récolte.....	120 59	Il y a dissentiment sur le chiffre.
Buggenhout..... Agrandissement du bâtiment des recettes.....	8,951 85	Termine.
Wetteren..... Emprises de terrains.....	2,400 »	Les négociations sont entamées.
A reporter.....	488,672 96	

NATURE DES DÉPENSES.		MONTANT DES MARCHÉS, ETC.	Observations.
	Report.....	488,672 96	
Melle.....	Bâtiment.....	15,442 99	Terminé.
	Emprise de terrain.....	1,484 09	Les négociations se poursuivent.
	Indemnité de récolte.....	48 45	Il y a dissentiment sur ce chiffre.
Gand.....	Démolition des bâtiments provisoires.	1,288 45	Terminé.
	Construction de deux auvents.....	6,189 06	Id.
	Grillage de clôture.....	50,971 »	Ce travail sera terminé vers la fin du mois d'août prochain.
	Caves dans le bâtiment.....	4,277 05	Terminé
	Mur de clôture.....	3,839 »	Id.
	Parachèvement du mur de clôture...	4,654 »	Id.
	Travaux de remblai.....	3,300 »	Id.
	Écurie et local pour la douane.....	4,495 45	Id.
	Abaissement des candélabres.....	560 »	
Hansbeke.....	Bâtiment.....	12,561 08	Id.
	Travaux de parachèvement.....	4,586 71	Id.
	Emprise de terrain.....	4,700 »	Les négociations se poursuivent.
	Indemnité de récolte.....	175 89	Il y a dissidence sur le chiffre de l'indemnité.
Jabbeke.....	Bâtiment des recettes.....	14,621 56	Terminé.
Ostende.....	Lanterneau à la gare.....	705 93	Id.
	Construction d'un petit magasin....	1,851 19	Id.
	Agrandissement du magasin.....	16,982 79	Id.
	Construction d'un égout.....	632 85	Id.
	Reconstruction des forges.....	971 08	Id.
Haerlebeke.....	Emprises de terrain.....	781 08	Id.
Courtrai.....	Hangar aux marchandises.....	55,018 25	Ce travail sera terminé dans le courant de la campagne.
	Emprises de terrain.....	50,500 »	Terminé.
Néchin.....	Agrandissement du bâtiment.....	5,000 »	
Quiévrain.....	Clôture dans le hangar.....	351 29	Id.
Écaussines.....	Magasin aux marchandises.....	8,526 80	Id.
Manage.....	Id. id.	21,000 »	
Luttre.....	Bâtiment.....	14,500 »	
	Emprise.....	2,004 36	
	Terrassements.....	4,200 »	
Gosselies.....	Emprises de terrains.....	19,475 78	En instance.
	Indemnités de récoltes.....	415 38	Terminé.
	A reporter.....	761,096 66	

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES MARCHÉS, ETC.	Observations.
Report.....	761,096 66	
Gosselies. (Suite.) Terrassements.....	14,790 »	En cours d'exécution.
Marchiennes Emprises de terrains.....	5,831 64	Terminé.
Charleroy Fondations d'un hangar et d'une remise.....	12,531 33	Id.
Moustier Emprises de terrains.....	14,169 80	Les négociations sont entamées.
Namur Agrandissement du hangar aux marchandises.....	1,377 92	
Frais de surveillance des constructions nouvelles.....	20,000 »	
TOTAL..... fr.	831,265 42	
2°.— Plates-formes et évitements dans les stations : 445,000 fr.		
Bruxelles (Allée-Verte) Pose de voies.....	2,375 79	Terminé.
Pont à bascule et plate-forme.....	1,808 41	Id.
Bruxelles (bassin de l'Entrepôt) , Établissement de voies.....	785 90	Id.
Malines Voies de raccordement.....	1,697 20	Id.
Ans Établissement d'une grande plate-forme.....	1,950 »	Id.
Modifications aux voies.....	533 95	Id.
Chênée Voie d'évitement.....	258 75	Id.
Courtrai Voies nouvelles.....	6,101 25	Ce travail sera terminé incessamment.
Lembecq Extension des voies.....	1,036 90	Terminé.
Tubise Modifications aux voies.....	2,176 31	Id.
Quiévrain Changement aux voies.....	6,099 61	Id.
Jemmapes Gare charbonnière.....	18,000 »	Id.
Marchiennes Voie complémentaire.....	697 70	Id.
Charleroy Modifications aux voies.....	14,387 53	Id.
Adjudications et marchés spéciaux.		
Fournitures de 5,000 tronçons de hêtre.....	26,800 »	Terminé.
Préparation de lilles de hêtre.....	19,800 »	Id.
Fourniture de 500 tonneaux de rails et accessoires.....	161,420 »	Id.
— de 44 plates-formes.....	138,470 »	Id.
Sciage de tronçons de hêtre.....	2,497 84	Id.
Fourniture de 250 rails d'excentriques.....	10,031 23	Id.
— de 50 excentriques neufs.....	7,780 »	Id.
TOTAL..... fr.	445,078 23	

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES MARCHÉS, ETC.	Observations.
<i>3° Construction de maisonnettes de gardes : 100,000.</i>		
Construction de 8 maisonnettes de gardes sur la ligne de l'Ouest.....	22,242 02	Terminée.
— 8 — — — du Midi.....	23,543 76	Id.
Fourniture de 6 loges de gardes — —	1,740 »	Id.
Construction de 4 maisonnettes de gardes — de l'Est.....	10,400 »	Id.
— 16 — — — —	37,500 »	Id.
Agrandissement de 16 loges de gardes — du Midi.....	1,540 29	Id.
TOTAL..... fr.	96,968 07	
<i>4°. — Extension du matériel des transports : 2,120,000 fr.</i>		
<i>Marchés directs.</i>		
1 locomotive de la Société de Charleroy à la frontière de France.	30,000 »	Marché terminé.
6 — — — de Couillet.....	296,400 »	Reste 2 locomotives à livrer. — On présume qu'elles seront fournies pour le 31 mai prochain.
6 — — — Saint-Léonard.....	282,000 »	Marché terminé (reste à payer le 1/10 de retenue pour garantie).
6 — — — Cockerill	282,000 »	Id.
250 roues de voitures (soumission du sieur Kelecom).....	40,000 »	Id.
250 — — — (— de la Société d'Ougrée).....	40,000 »	Id.
500 — — — (— du sieur Wery).....	48,000 »	Id.
<i>Adjudication du 20 juillet 1855.</i>		
400 roues de wagon.....	64,000 »	Id.
400 — — —	62,000 »	Id.
400 essieux bruts de voitures.....	52,241 40	Id.
400 — — —	31,723 12	Id.
400 essieux à parachever.....	3,200 »	Id.
400 — — —	3,200 »	Id.
1,000 mètres courants de toile à voile de 2 ^m ,70.....	6,500 »	Id.
Cuivre rosette de Drontheim et étain Banca.....	51,314 13	Id.
Acier pour cales et chaînes n° 1.....	1,633 70	Id.
<i>Adjudication du 17 août 1855.</i>		
50 wagons à cavalerie.....	88,250 »	Id.
50 — — —	92,000 »	Id.
A reporter.....	1,454,266 57	

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES MARCHÉS, ETC.	Observations.
Report.....	1,454,266 37	
50 wagons fermés à marchandises.....	83,000 »	Marché terminé (reste à payer le 1/100 de retenue pour garantie).
50 — — —.....	83,925 »	Id.
50 wagons plats pour charge de 10,000 kilog.....	33,730 »	Id.
50 — — —.....	33,730 »	Id.
200 rideaux pour wagons à cavalerie.....	3,690 »	Id.
Adjudication du 3 octobre 1853.		
Wagons à charbons pour charge de 10,000 kilog.....	71,700 »	Id.
— — —.....	42,000 »	Id.
20 — — —.....	27,600 »	Id.
Couleurs.....	2,537 38	Id.
10,000 kilogrammes d'huile de lin.....	8,479 33	Id.
Adjudication du 17 août 1853.		
500 bâches en toile imperméable préparée.....	33,047 86	Id.
Adjudication du 14 septembre 1853.		
400 bâches en toile imperméable préparée.....	43,914 73	Id.
Adjudication du 2 novembre 1853.		
500 bâches en toile imperméable préparée.....	33,833 39	Id.
Adjudication du 23 janvier 1854.		
4 tenders.....	40,000 »	Id.
Adjudication du 1^{er} février 1854.		
Voitures dites <i>camions-tapissières</i>	6,400 »	Id.
Marché direct.		
Roues et essieux de rechange pour locomotives n ^{os} 22, 33, 178, 179 et 180 d'ordre (soumission de Couillet).....	32,081 »	Les fournitures doivent être terminées le 23 mai 1855.
Main-d'œuvre (salaire) de montage, peinture, etc., de 400 wagons à marchandises.....	20,000 »	Terminée.
2,104,297 50		

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT des MARCHÉS, ETC.	Observations.
<i>3°. — Grand écartement des essieux des voitures : 440,000 fr.</i>		
Fourniture de 53 plates-formes.....	103,780 »	Marché terminé.
— de 24 rails de plates-formes.....	1,043 64	Id.
— de 5 plates-formes.....	9,780 »	Id.
Travaux et fournitures pour le grand écartement.....	18,023 35	Id.
Fourniture de 50 plates-formes.....	88,780 »	Id.
Adjudication du 1^{er} juin 1855.		
Boîtes à graisse, colliers, tringles, patins et poires de buttoirs.....	11,771 87	Id.
Boulons pour voitures.....	10,673 99	Id.
Acier pour ressorts.....	7,487 86	Id.
Huile de lin.....	4,050 »	Id.
Adjudication du 13 juin 1855.		
Boîtes en fonte pour ressorts.....	35,220 68	Id.
Fournitures de rondelles en caoutchouc pour ressorts.....	52,802 »	Id.
— — — —	18,420 »	Id.
Tirants à crochets pour voitures.....	17,600 »	Id.
Tenders pour voitures.....	12,823 »	Id.
Assortiments de chaînes de sûreté.....	10,472 »	Id.
Huile de lin.....	3,748 10	Id.
Marchés directs.		
23,000 kilogrammes acier pour ressorts (soumission Gossiaux frères)..	11,950 »	Id.
10,011 — — — (— Demoor).....	5,806 38	Id.
Main-d'œuvre pour le grand écartement.....	35,299 50	Id.
TOTAL..... fr.	441,506 31	

2^e ANNEXE
AU PROCÈS-VÉRBAL N° 82.

État des dépenses à effectuer au moyen de la somme de fr. 960,885-87, restant à engager sur le crédit alloué par la loi du 23 avril 1853.

Sur le 1 ^o . — Hangars et remises pour abriter les marchandises et le matériel.		
Bruxelles (Noad). Prolongement de la gare, remise aux voitures, etc. (1).....fr.	100,000	•
Mallnes..... Agrandissement de la partie couverte de la cour servant de remise aux voitures à l'arsenal; atelier des peintres et vernisseurs (1). — Lavoir et séchoirs.....	75,000	•
Anvers..... Gare couverte pour abriter les convois. — Hangar-magasin au canal de l'Ancre; expropriations, etc.....	130,000	•
Tirlemont..... Hangar et magasin (coke et objets de consommation).....	10,000	•
Gingelom..... Magasin aux marchandises; bureaux (chemin de fer, postes et télégraphes); salle d'attente.....	12,000	•
Gand..... Hangar pour chargement des marchandises; clôture (1).....	160,000	•
Bruges..... Hangar aux voitures. — Hangar aux marchandises.....	48,000	•
Ostende..... Hangar aux voitures.....	17,000	•
Haerlebeke..... Magasin aux marchandises; bureaux (chemin de fer et postes); salle d'attente.....	15,000	•
Boussu..... Magasin aux marchandises; bureaux (chemins de fer, postes et télégraphes); salle d'attente.....	18,000	•
Quiévrain..... Gare couverte. — Hangar aux marchandises. — Transbordement en douane. — Hangar aux voitures.....	130,000	•
Gosselies..... Hangar aux marchandises.....	21,000	•
Marchiennes..... Hangar aux marchandises.....	21,000	•
Charleroy..... Hangar aux marchandises (1).....	60,000	•
Auvclais..... Bâtiment pour magasin et le service des recettes.....	9,000	•
Moustier..... Bâtiment; appropriation.....	5,000	•
Stations diverses. Imprévus.....	96,151 84	
Total à dépenser sur le 1 ^o fr.	942,151 84	942,151 84
Sur le 2 ^o . — Voies d'évitement, plates-formes, excentriques dans les stations. (Néant.).....		
	•	•
Sur le 3 ^o . — Maisons et loges des gardes-routes.		
Somme réservée pour achèvement de maisons et loges... fr.	5,051 55	5,051 55
Sur le 4 ^o . — Extension du matériel des transports.		
Pour une commande de bâches à faire incessamment... fr.	15,702 70	15,702 70
Sur le 5 ^o . — Grand écartement des essieux des voitures pour éviter le mouvement de lacet. (Néant.).....		
	•	•
TOTAL..... fr.	960,885 87

(1) Continuation des ouvrages entamés.

3° ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 52.

État des sommes engagées, à la date du 25 mars 1855, sur la partie disponible

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT des MARCHÉS, ETC.	A PAYER en 1854-55 SUR 4,500,000.
VOIES ET TRAVAUX.		
MARCHÉS CONCLUS. — TRAVAUX TERMINÉS ET EN COURS D'EXÉCUTION.		
Bruxelles (Nord) Égout	540 »	540 »
— (Allée-Verte) Voies d'évitement (déblai, sable et pose)	2,800 »	2,800 »
Malines Voies et plates-formes de raccordement	574 28	574 28
— Modifications aux voies	13,500 »	13,500 »
— Fourniture de billes	320 »	320 »
— — de pavés	2,830 »	2,830 »
Anvers Poterne du Meirsteeg	111,000 »	111,000 »
— — corps-de-garde	7,403 85	7,403 85
— Bâtiment des recettes	74,450 »	74,450 »
— Nouvelle voie et chemin	9,700 »	9,700 »
— Voies et pavages (déblai, sable et pose)	5,000 »	5,000 »
— Couverture en zinc du bâtiment	10,000 »	10,000 »
Vertryck Pavage	1,779 »	1,779 »
Tirlemont Latrines et pissoirs	2,510 »	2,510 »
Fexhe Grue et pavage (non compris le mécanisme de la grue)	948 »	948 »
— Emprise de terrain	1,260 »	1,260 »
Ans Forge	250 »	250 »
Liège (Guillemins) Latrines et pissoirs	2,510 »	2,510 »
— (Angleur) Maisonnette et trottoir	4,165 25	4,165 25
A reporter	251,040 34	251,040 34

(1) LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au Ministère des Travaux Publics un crédit spécial de neuf millions de francs (fr. 9,000,000) affecté à des dépenses de parachèvement des chemins de fer de l'État.

Art. 2. Ce crédit est réparti sur quatre exercices, savoir :

Exercice 1854	fr. 1,000,000
— 1855	3,500,000
— 1856	3,500,000
— 1857	1,000,000

pour 1854 et 1855, du crédit de 9 millions, alloué par la loi du 21 mai 1854⁽¹⁾.

A PAYER en 1856 SUR 3,500,000.	A PAYER en 1857 SUR 4,000,000.	Observations.
»	»	Terminé.
»	»	Ce travail s'exécute en régie.
»	»	Id. id.
»	»	Id. id.
»	»	Terminé.
»	»	Id.
»	»	Id.
»	»	Cette construction sera terminée dans le courant de l'été.
»	»	L'entreprise devait être terminée le 15 février 1855.
»	»	Ce travail s'exécute en régie.
»	»	Id. id.
»	»	L'entreprise doit être terminée dans la quinzaine qui suivra la mise des locaux à la disposition des entrepreneurs.
»	»	Terminé.
»	»	Id.

ART. 3. Il sera couvert au moyen de bons du Trésor.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Laeken, le 21 mai 1854.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOORBEKE.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT des MARCHÉS, ETC.	A PAYER en 1854-55 SUR 4,500,000.	
Report	251,040 54	251,040 54	
Pepinster Voies et dépendances (déblai, sable et pose).	4,000 »	4,000 »	
— Voie provisoire (pose).	570 »	570 »	
Londerzeel Pavage.	2,510 42	2,510 42	
Melle. Id.			
Templeuve Construction d'un magasin et placement d'une aubette	740 »	740 »	
Tournay. Voies et pavages (déblai, sable et pose).	5,100 »	5,100 »	
— Travaux aux fortifications.	23,800 »	23,800 »	
Bruxelles (Midi). Remblais, voies, etc.	12,000 »	12,000 »	
— Remblai.	6,780 »	6,780 »	
Braine-le-Comte. Pavage	1,978 04	1,978 04	
Jurbise Acquisition de terrain.	19,817 »	19,817 »	
Jemmapes. Voie et raccordement (déblai, sable et pose).	1,000 »	1,000 »	
— Ponts à bascule (placement).	828 94	828 94	
St-Ghislain. Voie et pont à bascule (déblai, sable et pose).	1,150 »	1,150 »	
Manage Voies nouvelles (id.).	5,100 »	5,100 »	
— Voies et plates-formes (id.).	11,070 »	11,070 »	
Gosselies Voie avec plate-forme (id.).	650 »	650 »	
— Voies et raccordement (id.).	1,450 »	1,450 »	
— Déplacement de la clôture.	150 »	150 »	
Marchiennes Perré en laitiers.	585 20	585 20	
Charleroy. Voie et pavage (déblai, sable et pose).	10,440 »	10,440 »	
Moustier Voie et aqueduc.	1,400 »	1,400 »	
— Pavage (pose et sable).	1,155 »	1,155 »	
Doubles voies	De Plossendael à Jabbeke (terrassements).	2,119 »	2,119 »
	De Courtray à Haerlebeke (id.).	2,898 08	2,898 08
	De Aeltre à Bruges (id.).	14,992 65	14,992 65
	Fourniture et transport de sable.	70,000 »	70,000 »
	Id. de 50,000 billes.	127,000 »	127,000 »
	Id. de 600 paires d'éclisses	5,060 »	5,060 »
	Id. de rails et accessoires	1,141,580 »	1,141,580 »
	Id. de 50 excentriques à 2 voies.	7,750 »	7,750 »
	Id. de 25 excentriques à 3 voies.	6,750 »	6,750 »
	Id. de 200 rails d'excentriques.	8,000 »	8,000 »
Adjudications et marchés spéciaux.	Id. de 52 plates-formes (mécanisme)	191,195 »	191,195 »
	Id. de 8,865 billes.	17,122 »	17,122 »
	Id. de 3,000 billes en hêtre.	24,000 »	24,000 »
	Id. de 50,000 pavés.	47,060 »	47,060 »
	Adjudication du 6 février 1853. . Grues, ponts à bascule, etc.	52,920 »	52,920 »
TOTALS. fr.	2,070,506 90	2,070,506 90	

A PAYER en 1856 SUR 3,800,000.	A PAYER en 1857 SUR 4,000,000.	<i>Observations.</i>
»	»	
»	»	
»	»	Terminé.
»	»	Id.
»	»	Ce travail est ajourné.
»	»	L'entreprise doit être terminée le 15 septembre 1855.
»	»	Terminé.
»	»	L'entreprise devait être terminée le 15 mars 1855.
»	»	Terminé.
»	»	L'administration dispose des terrains.
»	»	Terminé.
»	»	Id.
»	»	Ce travail est à moitié terminé.
»	»	Id. est sur le point d'être terminé.
»	»	Id. id.
»	»	On attend le mécanisme de la plate-forme pour terminer ces ouvrages.
»	»	Id. des plates-formes id.
»	»	
»	»	Terminé.
»	»	A peu près terminé.
»	»	Terminé.
»	»	Ce travail sera entamé dès que les pavés seront à pied-d'œuvre.
»	»	Terminé.
»	»	Ce travail sera terminé dans deux mois.
»	»	Id. incessamment.
»	»	Id. id.
»	»	Cette fourniture devait être terminée le 15 février 1855.
»	»	Terminée.
»	»	Ces fournitures doivent être terminées le 1 ^{er} avril 1855.
»	»	Terminée.
»	»	Id.
»	»	Id.
»	»	Cette fourniture doit être terminée le 15 mai 1855.
»	»	Terminée.
»	»	Cette fourniture doit être terminée le 15 août 1855.
»	»	Id. le 18 mai 1855.
»	»	L'entreprise doit être terminée le 25 mai 1855.
»	»	

NATURE DES DÉPENSES.		MONTANT des MARCHÉS, ETC.	A PAYER en 1884-85 SUR 4,500,000.
MATÉRIEL ET TRACTION.			
MARCHÉS CONCLUS.			
Adjudication du 14 juin 1884 . . .	6 chèvres	5,942 »	5,942 »
Id. du 12 juillet 1884 . . .	400 roues de wagon fr. 67,200	} 159,950 »	} 159,950 »
	1,000 essieux neufs 86,000		
	750 essieux à parachever 6,750		
Marchés directs	400 roues de wagon (Société d'Ougrée). 67,200	} 271,050 »	} 271,050 »
	400 id. (Dupont). 67,200		
	400 id. (Kelecom). 67,200		
	400 id. (Wery). 67,200		
	250 essieux à parachever 2,250		
Adjudication du 9 août 1884 . . .	Objets nécessaires à la construction, à l'arsenal, de 100 wagons à charbon de 10 tonneaux (roues et essieux non compris)	108,159 51	108,159 51
	Somme présumée nécessaire pour le paiement des ouvriers employés à la construction de ces 100 wagons.	20,000 »	20,000 »
Id. du 27 septemb. 1884.	Objets nécessaires à la construction de 200 wagons de 10 tonneaux à construire à l'arsenal (roues et essieux non compris)	248,087 89	248,087 89
	Somme présumée nécessaire pour la main-d'œuvre à l'arsenal de la construction de ces 200 wagons . . .	40,000 »	40,000 »
Id. du 27 id.	Fourniture de 16 tenders (Cail, Halot et Cie, 8 pièces).	84,000 »	84,000 »
	Id. (Sté St-Léonard, 8 id.).	84,000 »	84,000 »
Marché direct	Renouvellement des chaudières des machines du Haut-Pré	125,000 »	125,000 »
Adjudication du 2 novemb. 1884.	Caisse et objets nécessaires (sauf les roues et les essieux) pour la construction, à l'arsenal, de 200 wagons fermés à marchandises de 6 tonneaux.	540,911 75	540,911 »
	Somme présumée nécessaire pour la main-d'œuvre à l'arsenal, résultant de la construction de ces 200 wagons.	10,000 »	10,000 »
Id. du 29 id.	Caisses et objets nécessaires pour la construction à l'arsenal de 200 wagons à charbon de 7 tonneaux, y compris 700 roues et 400 essieux.	546,951 92	546,951 92
	Somme présumée nécessaire pour la main-d'œuvre à l'arsenal résultant de la construction de ces 200 wagons.	10,000 »	10,000 »
Id. du 29 id.	100 roues de wagon à bagages cimentés (Société d'Ougrée)	20,000 »	20,000 »
Marché direct	8 locomotives sans tender (Société St-Léonard) . .	416,000 »	200,000 »
Id.	8 id. (id. Cockerill) . . .	416,000 »	»
Id.	8 id. (id. de Couillet). . .	416,000 »	100,000 »
Id.	1 id. pour convois à voyageurs (Société St-Léonard).	47,000 »	»
A reporter		2,474,052 52	2,174,052 52

A PAYER en 1856 SUR 3,500,000.	A PAYER en 1857 SUR 4,000,000.	<i>Observations.</i>
»	»	Ce marché sera terminé le 1 ^{er} mai 1855. Marché terminé.
»	»	Ce marché sera terminé le 1 ^{er} mai 1855. Id. id.
»	»	Marché terminé. Doit être terminé le 21 mai 1855 d'après le contrat.
»	»	Ce marché est terminé. Ce marché sera probablement terminé le 1 ^{er} mai 1855. Id. id. id.
»	»	Ces marchés seront terminés vers le 1 ^{er} avril 1855.
»	»	Id. vers le 1 ^{er} mai 1855.
»	»	D'après le contrat, ce marché doit être terminé le 5 juillet 1855.
»	»	Id. id. 10 avril 1855.
»	»	Id. id. 20 avril 1855.
»	»	Id. id. 5 mai 1855.
»	»	Id. id. 30 mai 1855.
»	»	Id. id. 27 avril 1855.
174,400 »	41,600 »	A livrer 4 locomotives pour le 1 ^{er} décembre 1855 et 4 autres le 4 avril 1856.
374,400 »	41,600 »	Id. du 1 ^{er} mai au 1 ^{er} août 1856.
269,200 »	46,800 »	Id. du 1 ^{er} avril au 1 ^{er} février 1857 (100,000 francs d'à-compte en 1855).
47,000 »	»	Id. après la clôture de l'exposition de Paris.
863,000 »	130,000 »	

NATURE DES DÉPENSES.		MONTANT	A PAYER
		des MARCHÉS, ETC.	en 1854-55 SUR 4,500,000.
Report		2,174,032 32	2,174,032 32
Marché direct	2 locomotives sans tender (Société Hainc-St-Pierre).	104,000 »	52,000 »
Id.	1 — en construction à la station du Midi.	80,000 »	80,000 »
Id.	100 bâches en toile sans enduit (confectionnées à l'arsenal).	13,000 »	13,000 »
Id.	10 erics à chariots	2,500 »	2,500 »
Id.	12 forges de campagne (système Bourra).	1,936 »	1,936 »
Id.	Impression des cahiers des charges.	533 23	533 23
Id.	1 Machine à vapeur (Société Cockerill) pour l'arsenal.	19,100 »	19,100 »
Id.	Pièces diverses pour transmission de mouvement (Postula).	750 »	750 »
Id.	6 machines à tailler, 2 à forer (Pirotte et Ce).	12,000 »	12,000 »
Id.	2 locomotives (Zaman).	100,000 »	50,000 »
Id. (en France).	2 voitures (Arnoux) environ.	18,000 »	18,000 »
Id.	Verhoost, à Gand, 5 tenders.	31,500 »	31,500 »
Id.	Une chaudière et une cheminée pour la machine fixe de l'arsenal	5,600 »	5,600 »
TOTAUX fr.		5,327,792 32	2,430,792 32

RÉCAPITU

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT des MARCHÉS, ETC.	A PAYER EN			LIQUIDATIONS proposées au 23 mars 1853.
		1854-55 SUR 4,500,000.	1856 SUR 3,500,000.	1857 SUR 1,000,000.	
Voies et travaux, . . .	2,070,306 90	2,070,306 90	»	»	1,128,000 »
Matériel et traction.	5,327,792 32	2,430,792 32	1,097,000 »	»	950,000 »
ENSEMBLE. . . fr.	5,398,099 22	4,501,099 22 (1)	1,097,000 »	»	2,078,000 »

A PAYER en 1856 SUR 3,800,000.	A PAYER en 1857 SUR 4,000,000.	<i>Observations.</i>
865,000 »	150,000 »	
52,000 »	»	A livrer une locomotive le 30 octobre 1855 et une le 15 décembre 1855.
»	»	Sera achevée, selon toute probabilité, vers le 1 ^{er} juillet 1855.
»	»	Marché terminé.
»	»	—
»	»	A livrer, d'après la soumission, le 4 avril 1855.
»	»	Marché terminé.
»	»	A livrer, d'après le contrat, le 23 mai 1855.
»	»	— le 1 ^{er} mai 1855.
»	»	— le 8 avril 1855.
»	»	— une locomotive le 23 septembre 1855 et l'autre le 22 novembre 1855.
50,000 »	»	— selon toute probabilité en octobre 1855.
»	»	— en 1855.
»	»	— le 23 mai 1855.
»	»	
»	»	
»	»	
»	»	
»	»	
067,000 »	150,000 »	

LATION.

Observations.

(¹) Cette somme de fr. 4,301,099-22, ne comprend que le montant à payer en 1854 et 1855 du chef des engagements pris par l'administration. — Il faut y ajouter :

1^o.— Pour la reconstruction d'une partie du matériel roulant. — Dépenses à imputer sur le crédit de 9,000,000 de francs, d'après une décision prise avec le comité consultatif et la Cour des comptes, une somme de fr. 500,000

2^o.— Pour commandes faites en Angleterre par les membres du comité consultatif qui se sont rendus dans ce pays 290,000

Ensemble fr. 790,000

4° ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 32.

Dépenses à effectuer au moyen de la somme de 4,500,000 francs, allouée par la loi du 21 mai 1854 (crédit de 9 millions), pour 1856 et 1857.

1° Commandes en Belgique de locomotives, à payer en 1856 et 1857 fr.	1,097,000	}	1,597,000
Commandes en Angleterre	500,000		
2° Grandes réparations au matériel			500,000
3° 20 diligences neuves	160,000	}	640,000
50 chars-à-bancs	165,000		
30 wagons à voyageurs	155,000		
40 wagons à bagages	180,000		
4° 50 wagons (transports en douane)			180,000
5° Ateliers de Malines			100,000
6° Travaux à Anvers			600,000
7° Éclisses aux rails			50,000
8° Hangar à Charleroy et dépendances			60,000
9° Travaux à Quiévrain	65,000	}	255,000
— à Gand	60,000		
— à Courtrai	70,000		
— à Jurbise	20,000		
— à Gosselies	30,000		
— à Moustier	8,000		
10° Travaux à Bruxelles (Midi)	250,000	}	550,000
— à — (Nord)	80,000		
11° Travaux à Mouscron	70,000	}	160,000
— à Ans	35,000		
— à Braine-le-Comte	50,000		
— à Saint-Ghislain	25,000		
12° Travaux à Tournay			40,000
13° Travaux à Tirlemont	18,000	}	125,000
— à Verviers	50,000		
— à Capellé	14,000		
— à Templeuve	10,000		
— à Nèchin	5,000		
— à Lembecq	10,000		
— à Auvélais	18,000		
14° Travaux à Dolhain			40,000
15° Travaux divers et imprévus			45,000
TOTAL fr.			4,500,000

3^e ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 52.

Tableau des dépenses à faire après engagement des crédits votés.

1° — Matériel d'exploitation.		
18 locomotives à fr. 65,000	fr. 1,170,000	} 4,122,000 "
1,250 wagons à fr. 2,400	2,952,000	
2° — Doubles voies.		
42 kilomètres sur les lignes de l'Ouest	} 2,241,280 "	
21 ⁶ / ₁₀ — — — — — du Midi		
3° — Routes.		
Tous les travaux mentionnés au détail dressé en février 1854, déduction faite des éclisses portées plus haut, à acheter sur le crédit de 9,000,000 de francs.		2,441,710 "
4° — Stations.		
Bâtiments, voies et dépendances, pavages, acquisitions de terrains, etc., pour une somme de		6,104,919 82
représentant la différence entre le chiffre de . . fr. 8,953,197 30		
prévu au détail dressé en février 1854 et celui de . . 2,850,277 68		
à dépenser pour les ouvrages à imputer sur le crédit de 9,000,000 de francs.		
Ensemble.		fr. 14,909,909 82
Si l'on ajoute à cette somme :		
A. Le chiffre prévu au détail estimatif dressé en février 1854, pour créances arriérées et affaires diverses soumises aux tribunaux, ci.		950,000 "
B. Le crédit de 9 millions, alloué par la loi du 21 mars 1854, et dont l'emploi est détaillé plus haut, ci.		9,000,000 "
on trouve un total de		fr. 24,839,909 82
lequel dépasse le montant des prévisions indiquées au détail dressé en février 1854, soit		23,430,087 30
d'une somme de		fr. 1,409,822 32

Cette différence provient de ce que l'on imputerait sur le crédit de 9 millions :

1°	} Pour grandes réparations au matériel fr. 500,000	} 625,000	} qui devraient être considérés comme dépenses d'entretien
2°	Pour matériel à voyageurs	658,000	} dépenses non prévues au détail dressé en février 1854.
3°	Une somme plus forte que celle prévue pour l'outillage des ateliers de Malines, etc.	126,822 32	
Total égal.		fr. 1,409,822 32	

Auquel il faudra éventuellement ajouter un million pour l'achat de 20 à 30 locomotives neuves à substituer à un nombre égal de vieilles locomotives à mettre hors de service.

N° 53.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 24 avril 1855.

Ordre du jour : *Examen du projet de répartition de la partie disponible du crédit de 9,000,000 de francs.*

La séance est ouverte à 10 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, MASUI, QUOILIN, et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. SPITAELS fait savoir à M. le Président que des devoirs de famille l'empêchent d'assister à cette séance.

En témoignant ses regrets de ne pouvoir prendre part à cette réunion, l'honorable membre engage le sous-comité à examiner attentivement, à propos de la somme disponible encore sur le crédit de 9,000,000 de francs, quelles seraient les dépenses à faire aux stations, que l'on pourrait ajourner, afin de consacrer la plus forte part possible au matériel roulant et de traction qui est une source de recettes. Il fait remarquer que chaque wagon coûtant 1,800 francs, a rapporté, en 1853, fr. 6-88 par jour.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait remarquer que l'on a imputé sur le crédit de 9 millions des dépenses insignifiantes telles que un égout à la station du Nord, 540 francs ; le déplacement de la clôture de Gosselies, 150 francs, etc. ; tandis que ces ouvrages auraient dû être faits au moyen des fonds du budget (1).

L'honorable membre critique aussi l'imputation, sur ce crédit, de la dépense pour le renouvellement des chaudières des plans inclinés qui est un travail essentiellement d'entretien.

M. de Brouwer de Hogendorp présente aussi quelques observations sur l'élargissement de la poterne du Meirsteeg, à Anvers, qui a coûté fort cher et qui, dans l'opinion de l'honorable membre, aurait dû tomber à la charge de la ville d'Anvers.

M. MASUI admet, avec M. de Brouwer de Hogendorp, que les petites dépenses signalées par cet honorable membre, quoique ayant rapport à des travaux de premier établissement, ne devraient pas être soldées sur le crédit spécial de 9 mil-

(1) Voir la 3^e annexe au procès-verbal n° 52, p. 274.

lions, et il ne s'explique cette imputation que par l'insuffisance des fonds du budget. L'honorable membre déclare que c'est également par l'insuffisance des allocations du budget que le Ministre a été amené à faire imputer sur ce crédit le renouvellement des chaudières des machines des plans inclinés.

Quant à ce qui concerne l'élargissement de la poterne du Meirsteeg, à Anvers, porté dans le tableau des travaux urgents arrêtés par l'ancien conseil, M. Masui pense que ce travail doit être considéré comme une charge de l'exploitation. Entrant, à cet égard, dans quelques détails, il ajoute que la ville d'Anvers n'a donné son assentiment au maintien de la station de Borgerhout qu'à la condition que les communications entre cette station et la ville fussent améliorées.

M. QUOILIN rappelle que le sous-comité a décidé, dans sa séance précédente, qu'il ne s'occuperait pas de la régularité des imputations et il demande que l'on maintienne cette décision ; cependant pour dégager entièrement la responsabilité du comité à ce sujet, il propose de constater au procès-verbal que le sous-comité, sans vouloir examiner en détail toutes les dépenses faites au moyen des crédits de 4,880,000 francs et de 9,000,000 de francs, croit devoir faire remarquer que quelques-unes d'entr'elles présentent un certain caractère d'irrégularité, et appeler, sur ce point, l'attention du Ministre.

Cette proposition est adoptée.

Au sujet des dépenses de main-d'œuvre pour le montage des wagons à l'arsenal, M. DE BROUWER DE HOGENDORP explique comment on a été conduit à effectuer ce travail à Malines et il exprime le vœu, qu'à l'avenir, les wagons soient fournis tout montés.

Après quelques observations présentées par M. Masui, qui insiste sur la nécessité d'indiquer la marche que l'administration aura à suivre dans ses travaux de construction, de renouvellement et d'entretien du matériel, M. le Président fait remarquer que la question des travaux à faire à Malines est trop importante pour être résolue incidemment, et qu'elle devra faire incessamment l'objet d'une proposition et d'une délibération régulière.

Le sous-comité partage cette manière de voir et décide qu'il s'en occupera dans une de ses prochaines séances.

Le sous-comité passe à la discussion du tableau des dépenses à effectuer au moyen de la somme de 4,500,000 francs allouée par la loi du 21 mai 1854 pour 1856 et 1857⁽¹⁾.

Il admet le 1^o et le 2^o.

Au 3^o, M. de Brouwer de Hogendorp demande une explication au sujet des quarante wagons à bagages portés dans ce tableau.

M. MASUI répond que dix de ces wagons serviront à l'exploitation de la ligne de Dendre-Waes et les trente autres à remplacer des wagons mis hors de service.

Le sous-comité, tout en constatant, d'après les explications que donne M. Masui, qu'il faudrait quarante wagons à bagages, émet l'avis que l'on ne peut imputer sur le crédit de 9 millions que la dépense pour l'achat des dix wagons nécessaires à l'exploitation de la ligne de Dendre-Waes.

(1) Voir la 4^e annexe du procès-verbal n° 52, p. 282.

Après quelques observations sur le nombre de diligences, de chars-à-bancs et de wagons à voyageurs proposé, et sur la nécessité de remettre les anciennes diligences en bon état, ces chiffres sont admis et le 3^o, modifié comme il vient d'être dit pour les wagons à bagages, est adopté.

Le sous-comité adopte ensuite successivement les travaux ou dépenses indiquées aux 4^o, 5^o, 6^o, 7^o, 8^o et 9^o.

Passant au 10^o, il tient en suspens les travaux proposés pour la station du Midi et admet ceux à faire à la station du Nord.

S'occupant ensuite des 11^o, 12^o, 13^o, 14^o, il adopte les propositions pour Mouscron (dont il faudra réduire le chiffre conformément aux décisions prises dans une séance précédente), pour Tournai, Verviers, Capelle, Templeuve, Lembeek et Dolhain, et ajourne celles concernant Ans, Braine-le-Comte, Saint-Ghislain, Tirlemont, Néchin et Auvélais.

Le sous-comité décide qu'il sera formé un nouveau travail des ouvrages qu'il a admis, indiqués dans l'ordre d'urgence, et qu'il s'occupera de l'emploi de la partie du crédit devenue disponible, dans sa prochaine séance qu'il fixe au lundi 30 à 11 heures du matin.

La séance est levée à 12 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 54.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 30 avril 1855.

Ordre du jour : Répartition des parties disponibles des crédits de 4,880,000 francs et de 9,000,000 de francs.
Rapport sur le projet d'allongement des bâtiments des marchandises de la station de Malines ;
Rapport sur les travaux projetés pour la station d'Anvers.
(Distribution intérieure du bâtiment des recettes) ;
Rapport sur la soumission souscrite par le sieur Pauwels pour la fourniture de dix voitures à voyageurs de première classe.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'AT-

TENRODE, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEIS et VANDERSWEEP, secrétaire.

Les procès-verbaux des deux séances précédentes sont approuvés.

M. le Ministre a transmis au comité, pour examen et avis :

1^o Les projets d'un hangar à marchandises à construire à la station de Bruges.

M. Nerenburger est nommé rapporteur.

2^o Les projets d'agrandissement du hangar des Vieux-Lions, à Anvers.

M. de Brouwer de Hogendorp est nommé rapporteur.

3^o Le projet d'ensemble de la halte d'Auvelais.

Le sous-comité ayant proposé, dans ses dernières séances, l'ajournement des travaux de la halte d'Auvelais, émet l'avis qu'il n'y a pas lieu de procéder, quant à présent, à l'examen de ce projet d'ensemble.

M. MASUI communique à l'assemblée les lettres qu'il a écrites à MM. Zaman et Hoehereau, ensuite de la décision du sous-comité, ainsi que les réponses qu'il a reçues de ces industriels. Il résulte de ces réponses, d'une part, que le tracé que le directeur de Haine-Saint-Pierre demande à pouvoir suivre, dans la construction des locomotives qu'il a à fournir à l'État, est celui des machines commandées à l'établissement de Seraing (les trois essieux placés sous le corps cylindrique de la chaudière à l'espacement extrême de 5^m,42); et, d'autre part, que M. Zaman est disposé à construire les machines qu'il a également à fournir à l'État, d'après des plans anglais qui lui seraient délivrés par l'administration.

Après un incident soulevé par M. de Brouwer de Hogendorp au sujet de la lettre écrite à M. Zaman, dont le sens n'est pas conforme à la décision prise à cet égard par le sous-comité, M. le président demande à l'assemblée si elle persiste dans l'idée de faire exécuter des machines d'après des plans que l'on ferait venir d'Angleterre et l'engage à émettre un avis formel sur cette question.

M. MASUI déclare qu'il ne serait point opposé à ce que l'on chargeât M. Sturrock ou tout autre ingénieur anglais de construire un certain nombre de machines pour compte du Gouvernement, mais il trouve qu'il y aurait quelque chose de blessant pour l'administration à faire venir des plans de machines anglaises à exécuter en Belgique si on ne construisait pas en même temps de ces machines en Angleterre.

M. SPITAEIS ne peut pas partager cette manière de voir. Il fait remarquer que toutes les machines commandées jusqu'à présent aux divers établissements seront faites d'après des plans de l'administration; que celles dont il s'agit sont destinées à des essais comparatifs entre le système préconisé par les constructeurs anglais et celui préféré par les ingénieurs français, et que par suite, la demande en Angleterre, des plans nécessaires à la construction de ces machines, ne présente rien de blessant pour les fonctionnaires de l'administration.

L'honorable membre insiste de nouveau sur l'utilité de ces essais et sur la nécessité de les entourer de toutes les garanties propres à leur donner un caractère sérieux.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP appuie les observations présentées par M. Spietaels. L'honorable membre ajoute qu'il n'a point pris l'initiative de la proposition faite au sujet de ces essais; que même, il s'est abstenu au vote dont elle a été l'objet, mais que cependant du moment où il est décidé que ces essais auront lieu,

il désire qu'il y soit procédé au moyen de machines construites entièrement et sous tous les rapports dans le système anglais.

A la suite de cette discussion, le sous-comité décide, à l'unanimité moins une abstention, qu'il y a lieu de faire construire des machines d'après des plans anglais.

Ont pris part au vote: MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

M. Masui s'est abstenu.

M. LE PRÉSIDENT met en délibération la question de savoir quel sera le nombre de ces machines et à quel établissement elles seront commandées.

M. DE MAN D'ATTENRODE demande que pour tirer un plus grand parti de la dépense à faire pour l'acquisition des plans anglais, on commande quatre et non deux de ces machines à un même établissement. Il demande, en outre, qu'elles soient construites à Couillet, sous la surveillance de M. Spitaels qui a vu des machines semblables en Angleterre, et est à même de les faire exécuter avec tout le soin désirable. Ces quatre machines viendraient en déduction des commandes faites à cet établissement.

M. MASUI pense que si l'on construit en Belgique des machines d'après des plans anglais, il est désirable que l'on en fasse fournir un égal nombre exécutées d'après les mêmes plans en Angleterre. Il propose donc, si l'on demande des plans à M. Sturrock, par exemple, de charger cet ingénieur de faire construire deux machines d'après ces plans, en Angleterre, et d'en commander deux en Belgique. L'honorable membre veut empêcher dans le cas où les essais ne seraient point favorables à ces machines qu'on ne puisse alléguer que cet insuccès serait dû à leur mauvaise exécution, et il dit que l'on atteindra ce but en faisant construire des machines d'après les mêmes plans dans les deux pays.

M. Masui cite, à l'appui de sa proposition, l'exemple de ce qui est arrivé pour les bateaux à vapeur que le Département des Affaires Étrangères a fait construire d'après un modèle fourni par un constructeur anglais.

M. QUOILIN demande si les plans que l'on se propose de faire venir d'Angleterre sont ceux de machines exécutées, en faisant remarquer que s'il en est ainsi on a répondu d'avance aux craintes de M. Masui.

MM. DE BROUWER DE HOGENDORP et SPITAEELS déclarent qu'il existe un grand nombre de machines semblables à celles qu'ils proposent de faire construire en Belgique.

M. de Brouwer de Hogendorp ajoute que s'il s'agissait de demander des plans à un constructeur de machines anglais, il partagerait les appréhensions de M. Masui, mais qu'il n'en est pas ainsi, puisque les ingénieurs auxquels on s'adressera ne construisant pas eux-mêmes, auront au contraire tout intérêt, au point de vue de leur réputation, à fournir de bons plans.

M. LE PRÉSIDENT résume la discussion.

Il fait remarquer que la première question à résoudre est celle concernant les machines à construire par M. Zaman ; il la pose en ces termes :

« *Les deux machines commandées à M. Zaman, seront-elles construites d'après les plans que l'administration fera venir d'Angleterre ?* »

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité moins une abstention.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

M. MASUI s'est abstenu.

M. LE PRÉSIDENT demande si des membres ont des propositions à faire concernant d'autres machines à exécuter d'après les mêmes plans.

M. DE MAN D'ATTENRODE propose de faire construire deux de ces machines par l'établissement de Couillet.

Sur l'observation faite par un membre que les travaux de construction de cet établissement sont peut-être trop avancés pour qu'il soit encore possible de modifier les commandes qu'il a reçues, le sous-comité prie M. Spitaels de prendre des informations à cet égard et renvoie le vote à émettre sur la proposition de M. de Man d'Attenrode, à sa prochaine séance.

Revenant aux plans des machines à faire venir d'Angleterre, M. SPITAEELS fait ressortir les avantages qu'aurait l'administration à demander, en même temps, ceux de MM. Sturrock et Mac Connell : le comité pourrait les comparer et décider ensuite auxquels on accorderait la préférence.

Le sous-comité adopte cette manière de voir, déclare qu'il y a lieu de faire venir ces plans d'Angleterre dans le plus bref délai, et, sur la proposition de M. de Man d'Attenrode, charge M. de Brouwer de Hogendorp de formuler, au nom de l'administration et avec l'assentiment de M. le Ministre, les demandes à faire à ce sujet aux ingénieurs dont il s'agit.

Sur l'observation de M. Quoilin, le sous-comité déclare que ces plans devront être ceux de machines existantes et que les lettres à adresser aux ingénieurs anglais devront contenir une description de ces machines.

Le sous-comité aborde le premier objet à l'ordre de jour : Répartition des parties disponibles des crédits de 4,880,000 francs et de 9,000,000 de francs.

Il est donné lecture du travail arrêté ensuite des décisions prises par le sous-comité dans ses deux dernières séances. Il en résulte qu'il reste une somme de 350,000 francs dont l'emploi est à déterminer.

M. MASUI propose d'affecter cette somme à la construction de deux machines et de wagons à marchandises.

Le sous-comité décide qu'il s'occupera de cette proposition dans sa prochaine séance, et passe au deuxième objet à l'ordre du jour : Rapport sur les projets d'allongement des bâtiments des marchandises à la station de Malines.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne lecture de son rapport conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» J'ai l'honneur de vous faire rapport sur un projet d'agrandissement des bâtiments de la station de Malines, projet qui vous a été envoyé par M. le Ministre pour examen et avis.

» L'agrandissement proposé concerne :

» 1° Les bâtiments appropriés au service des marchandises ;

» 2° Les locaux affectés aux bureaux du chef de station, des bagages, des postes et du télégraphe.

» Le devis de ces travaux s'élève à fr. 11,973-48.

» La disposition des stations exerce, chacun le sait, une grande influence sur les dépenses d'exploitation d'un chemin de fer. Or la disposition de la station de Malines est extrêmement défectueuse. Le projet qui vous est soumis a pour objet d'apporter, dans une certaine mesure, remède à ces défauts.

» Le service des marchandises à l'arrivée se fait aujourd'hui au nord du bâtiment des recettes; celui des marchandises au départ se fait du côté sud. Les bâtiments affectés à l'un et à l'autre service sont insuffisants. L'espace consacré aux arrivées n'est que de 7^m,03 sur 6^m,60. De telles dimensions ne sont pas en rapport avec l'importance de la station de Malines; elles suffisent à peine pour abriter les articles en litige ou en souffrance. Aussi est-il impossible d'effectuer un déchargement rapide des wagons pour les utiliser à nouveau, et encore les abords des bureaux du chef de station et des bagages sont encombrés de colis qui, arrivés par les convois de transbordement et de vitesse, sont déposés sous l'auvent qui borde cette partie des bâtiments.

» Il importe donc que le local affecté aux arrivées soit agrandi.

» J'ai dit que cette construction est placée au nord du bâtiment des recettes. Cette disposition est mauvaise, parce qu'elle gêne les abords de la salle d'attente et du bureau des bagages; c'est sur la voie, qui longe le bâtiment principal, que viennent stationner les wagons en destination de la ville.

» L'administration propose de réunir tout le service des marchandises du côté sud. Votre rapporteur pense que cette disposition est incontestablement préférable à ce qui existe aujourd'hui.

» Le hangar consacré au service des marchandises au départ, n'est pas assez grand. Il en résulte de l'encombrement et de la confusion. Il est donc difficile de se rendre compte des motifs qui ont engagé l'auteur du projet à réduire les dimensions de ce local de plusieurs mètres.

» Il a aujourd'hui 14^m,70 de longueur sur 6^m,60 de largeur. Je pense qu'un hangar pour les expéditions ayant une longueur double, n'excéderait point les besoins d'un service dont l'importance s'accroît tous les jours. Au lieu donc de le réduire à 11^m,20, je propose de le porter à 28^m,70.

» Le service des arrivées serait établi dans le même bâtiment, qui serait allongé pour cet effet. L'auteur du plan donne à la partie destinée aux arrivées une longueur de 13^m,60; je crois qu'il conviendrait de lui donner une longueur égale à celle de la partie affectée aux départs.

» On propose d'établir le bureau au milieu du bâtiment. Cette disposition est bonne. Il y aura un seul bureau pour les expéditions et les arrivées. Les employés seront séparés du public par une table droite qui s'étendra sur toute la longueur de la pièce. Des portes vitrées mettront le bureau en communication avec les deux hangars.

» Pour rendre le service commode et rapide et pour diminuer les dépenses de main-d'œuvre, il conviendrait de relever le plancher des hangars pour le mettre au niveau de celui des wagons et de percer les faces latérales d'un certain nombre de portes à coulisse au-dessous desquelles se trouverait fixée une petite plateforme en saillie de quelques centimètres à l'extérieur. Le service des camions et des charrettes se ferait alors en dehors de la station; la voie serait légèrement rap-

prochée du bâtiment ; les voitures viendraient s'acculer d'un côté devant les portes ; de l'autre côté se trouveraient les wagons, et le chargement et le déchargement se feraient de la manière la plus facile.

» Cette disposition aurait encore l'avantage d'empêcher que les charrettes ne viennent, comme aujourd'hui, encombrer une partie de la station et plus spécialement l'espace réservé aux voyageurs.

» Si ces modifications doivent donner lieu à un accroissement de dépenses, votre rapporteur vous propose, d'un autre côté, de réduire considérablement les autres travaux dont il est question dans le projet.

» Tout ce qui concerne le bureau du chef de station, celui du télégraphe et le local destiné à la réception des bagages, ne donne lieu à aucune observation. Les changements proposés apportent de bonnes améliorations à la situation actuelle des choses.

» Le bureau des postes serait transféré dans la partie du bâtiment qui sert aujourd'hui aux marchandises arrivées.

» Ici votre rapporteur se permet de vous faire observer que de vives instances sont faites par l'administration communale de Malines pour que le bureau des postes soit établi en ville comme il l'était précédemment. Le rapporteur pense que ces réclamations sont très-fondées et que l'administration ne saurait se dispenser d'y faire droit. Toutefois, il pense qu'une partie seulement du bureau des postes devra être transférée en ville, et notamment le bureau d'affranchissement. Comme le chef de station pourra continuer à remplir les fonctions de percepteur, il suffira de mettre à la tête du bureau en ville, le commis chargé de la comptabilité. On pourra donc se dispenser d'approprier à la station un bureau pour ce commis.

» Tout l'emplacement nécessaire au service des postes dans la station, devrait donc comprendre un bureau d'expédition et de réception ainsi qu'un local pour les facteurs. Le guichet serait établi dans le bureau d'expédition ; le local affecté, dans le plan, aux facteurs pourrait être divisé par une cloison : une moitié servirait aux facteurs, l'autre moitié serait destinée au corps de garde. Le bureau consacré à la comptabilité serait affecté au service de la douane. L'abri pour les ouvriers serait maintenu. Le bureau de la locomotion devrait être rattaché à l'atelier de petit entretien. Cela est d'autant plus nécessaire que, d'après le projet de réorganisation des services, ce bureau n'est plus placé sous l'autorité du chef de station.

» Il résulte de ces modifications que le bâtiment situé au Nord ne devrait pas être agrandi.

» On épargnerait, par suite de ce retranchement, une partie de l'augmentation des dépenses nécessitée par l'agrandissement des locaux affectés aux marchandises.

» *Le rapporteur, -*

» DE BROUWER DE HOGENDORP. »

Les conclusions de ce rapport sont adoptées à l'unanimité moins une abstention.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

M. Masui s'est abstenu parce qu'avant de se prononcer sur les propositions de M. de Brouwer de Hogendorp, il désire se rendre compte, par l'examen des plans, des modifications qu'elles apporteront aux projets présentés.

Le sous-comité décide qu'il entendra, s'il y a lieu, les observations de M. Masui dans sa prochaine séance fixée au lundi 7 mai à 11 heures du matin.

La séance est levée à 4 heure $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

B^{ON} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 55.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 4 mai 1855.

Ordre du jour : *Rapport sur les projets de cahiers des charges pour l'adjudication du combustible nécessaire à l'exploitation du chemin de fer de l'État, pendant le second semestre de 1855.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN, SPITAELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. SPITAELS présente son rapport sur les projets de cahiers des charges pour l'adjudication du combustible nécessaire à l'exploitation pendant le second semestre de 1855.

Ces cahiers des charges sont au nombre de trois.

Le premier est relatif à la fourniture du charbon destiné à la fabrication du coke dans les fours de l'État ;

Le second concerne le coke à livrer par l'industrie privée,

Et le troisième a rapport au charbon demi-gras nécessaire à l'alimentation des machines fixes des plans inclinés, des forges, etc.

M. Spitaels, en les analysant, fait voir qu'ils supposent, qu'en attendant que l'administration puisse fabriquer elle-même dans des fours perfectionnés, tout le coke dont elle a besoin, elle utilisera, autant que possible, les fours actuels remis à cet effet en bon état, et ne demandera à l'industrie privée que le coke nécessaire

pour compléter ses approvisionnements, c'est-à-dire qu'on se rapprochera autant que la situation actuelle le permet, du système préconisé par le comité.

M. SPITAELS fait remarquer que ces cahiers des charges ne contiennent aucune indication pour les lieux de provenance des houilles et du coke, mais ajoute que cette adjudication ne devant s'appliquer qu'aux fournitures d'un semestre et à une période en quelque sorte de transition, il n'y a pas lieu d'insister pour qu'il y soit inséré une clause de ce genre.

L'honorable membre conclut en conséquence à ce que le sous-comité émette un avis favorable à l'approbation de ces cahiers des charges moyennant quelques modifications à apporter aux conditions qu'ils renferment.

Cette proposition est admise en principe par le sous-comité, qui déclare qu'il y a lieu de réparer provisoirement les anciens fours pour les besoins du service pendant le second semestre de l'année courante.

Il est entendu toutefois, sur l'observation de M. Masui, que ces réparations ne seront faites qu'aux fours qui pourront être remis en activité moyennant une dépense peu élevée, et que ceux qui exigeraient des travaux trop importants seront abandonnés.

S'occupant plus spécialement du cahier des charges pour la fourniture du coke, M. Spitaels dit que l'art. 5⁽¹⁾ ne définit pas d'une manière satisfaisante les qualités que ce combustible doit présenter et qu'il conviendrait d'en rédiger le premier paragraphe de la manière suivante :

« Le coke sera de bonne qualité, propre, bien cuit et convenable à l'alimentation des locomotives. »

Il trouve d'un autre côté que la tolérance pour le déchet, fixée à 2 p. % en poids par le dixième paragraphe de l'art. 5⁽²⁾, est trop faible et qu'il conviendrait de la porter à 3 p. %.

L'honorable membre propose en troisième lieu de renoncer au système de pénalités et de primes déterminé par le dix-septième paragraphe du même article⁽³⁾,

(¹) ART. 5 du projet :

Le coke sera de bonne qualité et devra être reconnu propre à l'alimentation des locomotives.

Il ne sera ni friable ni cassant ni susceptible de se déliter au feu. — Il sera exempt de menus fragments passant à travers une grille dont les barreaux laissent entre eux un espace libre de 4 centimètres

Il contiendra la moindre quantité d'eau et de matière étrangère que faire se pourra.

Complètement desséché, il contiendra au moins 350 kilogrammes par mètre cube.

(²) ART. 5 du projet, §§ 10 et 11 :

Il sera admis à titre de déchet une proportion de menus fragments égale à 2 p. % du poids total de la fourniture.

Toute quantité de menu coke dépassant les limites ci-dessus sera considérée comme non livrée et son poids déduit du montant de la fourniture.

(³) ART. 5 du projet, §§ 17 et 18 :

Les quantités de résidus que laissera le coke à l'incinération donneront lieu, à l'application d'une majoration et d'une réduction de prix d'adjudication calculée d'après les bases suivantes ;

d'après le résidu en cendres laissé par le coke soumis à l'incinération et de stipuler, d'une manière formelle, que les fournitures qui contiendront plus d'une certaine proportion de cendres (8 à 8 1/2 p. %) seront refusées par l'administration.

Enfin, au sujet de l'art. 8⁽¹⁾, il appelle l'attention du sous-comité sur la nécessité d'obliger les fournisseurs à avoir toujours dans les dépôts un approvisionnement suffisant, pour épargner à l'administration l'inconvénient, signalé à plusieurs reprises, de se trouver dans la nécessité d'accepter de mauvaises fournitures sous peine de manquer de combustible.

M. LE PRÉSIDENT demande si les modifications indiquées par M. Spitaels ne donnent lieu à aucune observation et si des membres n'ont pas d'autres changements à proposer.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP admet ces modifications, mais il est d'avis que la tolérance de 8 à 8 1/2 p. % proposée pour le résidu en cendres est trop élevée et qu'il serait désirable qu'elle fût réduite à 5 p. %.

L'honorable membre trouve, en outre, que le poids de 330 kilogrammes admis pour le mètre cube de coke est trop faible et qu'il faudrait le porter à 400 kilogrammes.

Il invoque à l'appui de son opinion la fabrication de Malines, où l'on obtient

A compter de	3 p. % et au-dessous,	une majoration de fr.	2	»	par tonneau.
Au-dessus de	3 à 3 1/2 inclusivement	id.	1	75	id.
Id. de	3 1/2 à 4	id. id.	1	50	id.
Id. de	4 à 4 1/2	id. id.	1	25	id.
Id. de	4 1/2 à 5	id. id.	1	»	id.
Id. de	5 à 5 1/2	id. id.	»	75	id.
Id. de	5 1/2 à 6	id. id.	»	50	id.
Id. de	6 à 6 1/2	id. id.	»	25	id.
Id. de	6 1/2 à 7	id. id.	»		id.
Id. de	7 à 7 1/2	id. une réduction de	»	25	id.
Id. de	7 1/2 à 8	id. id.	»	50	id.
Id. de	8 à 8 1/2	id. id.	1	»	id.
Id. de	8 1/2 à 9	id. id.	1	50	id.
Id. de	9 à 9 1/2	id. id.	2	25	id.
Id. de	9 1/2 à 10	id. id.	3	»	id.
Id. de	10 à 10 1/2	id. id.	3	75	id.
Id. de	10 1/2 à 11	id. id.	4	50	id.
Id. de	11 à 11 1/2	id. id.	5	25	id.
Id. de	11 1/2 à 12	id. id.	6	»	id.

et ainsi de suite, la réduction croissant indéfiniment avec la teneur en cendres de fr. 0-75 par chaque demi pour cent.

L'administration pourra en outre refuser de prendre livraison de toute fourniture dont la teneur en cendres dépasserait 10 p. % de coke.

(¹) Art. 8 du projet :

Les fournitures seront faites en coke de bonne qualité aux époques fixées dans les commandes.

Celles-ci se feront au moins 10 jours à l'avance par l'ingénieur chargé des approvisionnements de combustible. Elles indiqueront les dates et l'heure des réceptions ainsi que les quantités à fournir chaque fois pour un laps de temps qui ne pourra être moindre qu'un mois.

du coke de ce poids, ainsi que la qualité de cette espèce de combustible employé en Angleterre, qui ne pèse pas moins de 500 kilogrammes.

M. SPITAELS ne s'oppose pas à ce que l'on rende les conditions pour la réception du coke plus rigoureuses ; il y voit au contraire un moyen d'arriver au but que le comité s'était proposé par l'indication des lieux de provenance, c'est-à-dire l'exclusion des charbonnages ne donnant pas de charbon propre à la fabrication du coke de bonne qualité. Il craint cependant que la tolérance de 5 p. % de cendres ne soit trop faible et il voit d'un autre côté un inconvénient à l'introduction immédiate de coke très-dense dans la consommation des machines.

L'honorable membre signale à cet égard que les machinistes se sont plaints du coke dense provenant des fours Dulait et autres ; il s'explique leur répulsion pour ce combustible par les conditions différentes que celui-ci exige pour sa combustion : les grilles et les foyers disposés dans nos machines pour la combustion d'un coke léger devraient être modifiés pour pouvoir consommer avec avantage un coke plus lourd.

Après quelques nouvelles observations présentées par plusieurs membres et notamment par M. Masui, sur les inconvénients pouvant résulter de changements trop considérables apportés brusquement aux conditions admises jusqu'à présent pour les fournitures, le sous-comité admet le poids *minimum* de 370 kilogrammes pour le mètre cube de coke et 7 p. % pour la plus grande tolérance de cendres ; en conséquence, le dernier alinéa de l'art. 3 sera rédigé comme il suit :

« *Complètement desséché, il pèsera au moins 370 kilogrammes par mètre cube.* »

Les dix-septième et dix-huitième paragraphes de l'art. 5 seront supprimés et remplacés par le suivant :

« *Toute fourniture de coke laissant à l'incinération plus de 7 p. % en poids de cendres, sera rebutée.* »

Les changements proposés par M. Spitaels complétés comme il vient d'être dit, sont adoptés.

Le sous-comité émet ensuite le vœu qu'il y ait dans les stations des approvisionnements suffisants, en laissant à l'administration le soin de déterminer dans chaque cas leur importance ; il déclare toutefois, sur la proposition de M. Masui, qu'ils ne devraient pas être inférieurs à la consommation de quinze jours.

Le sous-comité passe à l'examen du projet de cahier des charges relatif à la fourniture du charbon destiné à la fabrication du coke dans les fours de l'État.

M. SPITAELS propose de remplacer les deux premiers alinéas de l'art. 2⁽¹⁾ par

(¹) ART. 2. du projet :

Le charbon devra être reconnu propre à donner par une cuisson de 24 heures dans les fours de l'État un coke parfaitement agglutiné.

Le coke fabriqué au moyen des charbons fournis devra être reconnu propre à l'alimentation des locomotives.

Il ne sera ni friable, ni cassant, ni susceptible de se déliter au feu. — Il sera exempt de menus fragments passant à travers une grille dont les barreaux laissent entre eux un espace libre de 4 centimètres.

Il contiendra la moindre quantité de matières étrangères que faire se pourra.

un paragraphe unique conçu comme il suit, d'après la rédaction admise pour l'art. 3 du cahier des charges concernant la fourniture du coke :

« *Le charbon devra donner par une cuisson dans les fours de l'État, dont la durée ne pourra pas dépasser . . . heures, un coke de bonne qualité, propre, bien cuit et convenable à l'alimentation des locomotives,* » en laissant à l'administration le soin de fixer ce nombre d'heures.

Cette proposition est adoptée.

A l'art. 4⁽¹⁾, M. Spitaels fait remarquer que le charbon est désigné au volume, tandis que le coke est évalué au poids. Il conviendrait selon l'honorable membre d'admettre la même unité de mesure pour les deux espèces de matières.

M. Tesch pense qu'on peut très-bien combiner les deux mesures (volume et poids) et il propose de compléter l'article dont il s'agit par l'indication du poids que devra avoir l'hectolitre de charbon.

Cette proposition est adoptée. En conséquence, le quatrième paragraphe de l'art. 4, mis en harmonie avec l'art. 2, sera rédigé comme il suit :

« *Pour chacun des essais on introduira dans un four de l'ancien modèle de 3 1/2 à 4 mètres cubes de charbon qui, par une cuisson dont la durée ne pourra dépasser . . . heures, devront produire, par mètre cube de charbon enfourné, 650 kilogrammes au moins de coke complètement desséché, satisfaisant aux conditions de l'art. 2.*

« *Le mètre cube de charbon ne pourra pas peser moins de . . . kilogrammes.* »

Ce poids restant à déterminer par l'administration.

M. SPITAELS propose, en outre, la suppression des paragraphes 13 et 14⁽²⁾ relatifs aux primes et retenues fixées d'après la quantité de cendres contenue dans le coke, et de dire, d'après ce qui a été admis pour le cahier des charges précédent :

« *Toute fourniture dont le produit en coke donnera à l'incinération plus de 7 p. % de cendres, sera rebutée.* »

Cette proposition est adoptée.

Le sous-comité passe en troisième lieu à l'examen du projet de cahier des charges relatif à la fourniture des charbons nécessaires à l'alimentation des machines fixes des plans inclinés, des forges, etc.

(1) ART. 4 du projet, §§ 5, 4 et 5 :

Afin de s'assurer de la qualité des charbons fournis et de leur rendement, l'administration pourra faire effectuer autant d'essais qu'elle le jugera convenable.

Pour chacun des essais on introduira dans un four de l'ancien modèle de l'État de 3 1/2 à 4 mètres cubes de charbons, qui cuits complètement 22 heures après le moment de l'enfournement devront produire 650 kilogrammes de coke, complètement desséché, satisfaisant aux conditions de l'art. 2 ci-dessus par mètre cube de charbons enfournés.

Le mesurage des charbons destinés à l'enfournement aura lieu à raison de 11 hectolitres (mesurés ras et sans tassement aucun) par mètre cube.

(2) ART. 4. du projet, §§ 13 et 14 :

La quantité de résidus que laissera le coke à l'incinération donnera lieu à l'application d'une majoration ou d'une réduction du prix d'adjudication calculée d'après les bases suivantes :

M. Spitaels propose de rédiger le quatrième paragraphe de l'art. 11 (1) de la manière suivante :

« Les charbons gailletteux compris aux 2^e, 3^e et 4^e lots devront contenir au moins 40 p. % de gailletteries ne passant pas à la claie dont les grilles sont espacées de 0^m,035. »

Cette proposition est adoptée.

M. ÉLIAS appelle l'attention du sous-comité sur la nécessité de désigner la provenance des charbons destinés au chauffage des chaudières dont la durée varie considérablement d'après la qualité du combustible qu'on emploie. L'honorable membre cite à cet égard des faits intéressants qu'il a été à même d'observer à Selessin.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que le sous-comité a décidé que les provenances des charbons ne seraient pas indiquées cette fois-ci, mais il prie M. Élias de fournir à cet égard des renseignements pour les adjudications ultérieures.

M. ÉLIAS s'engage à remettre une note sur cette question, au sous-comité.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 1 heure 1/2.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

A compter de 3 p. % et au-dessous, une majoration de. fr.	1 35
Au-dessus de 3 à 3 1/2 inclusivement,	id.	1 16
Id. de 3 1/2 à 4	id.	1 »
Id. de 4 à 4 1/2	id.	» 85
Id. de 4 1/2 à 5	id.	» 66
Id. de 5 à 5 1/2	id.	» 50
Id. de 5 1/2 à 6	id.	» 53
Id. de 6 à 6 1/2	id.	» 16
Id. de 6 1/2 à 7	id.	» »
Id. de 7 à 7 1/2	id. une réduction de.	» 16
Id. de 7 1/2 à 8	id.	» 55
Id. de 8 à 8 1/2	id.	» 50
Id. de 8 1/2 à 9	id.	» 66
Id. de 9 à 9 1/2	id.	1 50
Id. de 9 1/2 à 10	id.	2 »
Id. de 10 à 10 1/2	id.	2 50
Id. de 10 1/2 à 11	id.	5 »
Id. de 11 à 11 1/2	id.	5 50
Id. de 11 1/2 à 12	id.	4 00

et ainsi de suite, la retenue croissant indéfiniment avec la teneur en cendres de fr. 0-30 par chaque demi pour cent.

L'administration pourra, en outre, refuser de prendre livraison de toute fourniture dont le produit en coke contiendrait plus de 10 p. % de cendres.

(1) Art. 11. du projet, §§ 3 et 4.

Les charbons (houille en roche) compris au 1^{er} lot devront être composés de tous gros morceaux ayant au moins 15 centimètres de côté.

Ceux (les charbons gailletteux) compris aux 2^e, 3^e et 4^e lots doivent contenir une partie notable de gros morceaux.

N° 56.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.**Procès-verbal de la séance du 7 mai 1855.**

Ordre du jour : *Rapport sur la soumission souscrite par le sieur Pauwels, de Molenbeek-Saint-Jean, pour la fourniture à l'État, de dix voitures à voyageurs, de première classe ;*
Rapport sur le projet de transformation des fours à coke, à la station de Malines ;
Examen de la proposition de M. Masui, relative à la somme de 350,000 francs du crédit de 9,000,000 de francs, dont l'emploi reste à déterminer (1).

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAELS et VANDERSWEEP, secrétaire.

M. DE LANNOY est venu informer le sous-comité qu'appelé auprès du Roi, il se trouve dans l'impossibilité d'assister à la séance.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT ouvrant la discussion sur le premier objet à l'ordre du jour, donne la parole à M. de Brouwer de Hogendorp.

Cet honorable membre présente son rapport sur la soumission souscrite par le sieur Pauwels pour la fourniture de dix voitures à voyageurs de 1^{re} classe.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» Parmi les dépenses à effectuer au moyen de la somme de 4.500,000 francs qui reste disponible sur le crédit de 9 millions alloué par la loi du 21 mai 1854, figure celle relative à la construction de vingt diligences.

» Par conséquent, M. le Ministre a renvoyé à votre examen et avis une proposition de l'administration tendante à faire construire dix de ces voitures par le sieur Pauwels, à Molenbeek-Saint-Jean.

» Je dirai d'abord un mot concernant l'imputation de la dépense sur le crédit de 9 millions. Si ces diligences sont rendues nécessaires par une augmentation

(1) Cette somme représente l'estimation des travaux dont l'ajournement a été proposé par le sous-comité, dans ses séances du 24 et du 30 avril, n° 53 et 54.

dans le nombre des voyageurs de 1^{re} classe ou par l'ouverture de nouvelles lignes. Cette imputation se trouve parfaitement justifiée. Le principe que « toute addition au matériel, nécessitée par le développement du trafic doit être entièrement portée au compte de capital » a été admis par le conseil consultatif des chemins de fer et vous n'hésitez pas à l'admettre à votre tour. Si, au contraire, il s'agissait de remplacer des voitures réformées, vous ne manquerez pas d'émettre l'avis que la somme nécessaire pour l'achat de ces voitures devrait être fournie par le budget annuel.

» Vous aurez donc à examiner :

» 1^o Si le nombre de voitures de première classe se trouve en rapport avec le nombre de voyageurs ;

» 2^o Quelle influence l'ouverture de la ligne de Dendre-Waes est destinée à exercer sur le chiffre du matériel de transport.

» Je n'ai pas les éléments propres à résoudre ces questions. Je ferai remarquer seulement, relativement à la première, que le chemin de fer avait en moyenne, en 1847, 146 diligences et qu'il a été transporté 412,812 voyageurs de première classe, soit 2,827 voyageurs par diligence, qu'en 1853, le nombre de diligences a été en moyenne de 211 et que le nombre de voyageurs a été de 551,874, soit 2,520 voyageurs de première classe par voiture. Je ne tire aucune conclusion de ces chiffres; j'ignore quel est le nombre de diligences que le chemin de fer possède et de combien le nombre de voyageurs transportés aujourd'hui excède celui des années précédentes; mais, si le trafic des voyageurs de première classe n'a pas considérablement augmenté depuis 1853, il me semble qu'il n'y aurait pas lieu à imputer la dépense, au moins pour le matériel destiné au mouvement de nos anciennes lignes, sur le crédit de 9 millions. Il resterait alors à déterminer la quantité de matériel nécessaire pour l'exploitation des nouvelles lignes, dont la dépense devrait, dans tous les cas, être portée au compte de capital.

» J'arrive maintenant à la proposition de l'administration.

» Je n'ai trouvé au dossier aucune pièce ayant pour objet de prouver la nécessité de la commande.

» Le dossier se compose :

» 1^o D'une dépêche portant la date du 8 février à M. l'ingénieur chef de service de l'arsenal, par laquelle il lui est demandé de faire parvenir le plus promptement possible, à l'administration centrale, un projet de soumission pour la fourniture d'un certain nombre de voitures de première classe entièrement montées, peinture comprise et prêtes à être mises en service. Il est dit dans cette pièce que ces voitures devront remplir les conditions suivantes :

» Elles seront construites d'après des plans arrêtés d'avance : elles auront des caisses de 6^m,30 de longueur à trois compartiments de huit places chacun.

» Les trains seront semblables à celui de la voiture n° 215, et l'eménagement des compartiments conforme à celui du milieu de la voiture n° 1512. La charpente sera en bois de chêne du pays et les caisses reconvertes de tôles polies.

» 2^o D'une dépêche du chef de service de l'arsenal, portant la date du 5 mars et d'un projet de soumission y joint ;

» 3^o D'une soumission du sieur Pauwels souscrite le 22 mars ;

» Cette soumission comprend la fourniture de dix voitures, au prix de

7.525 francs chaque voiture, les roues montées sur essieux et les coussinets en bronze étant livrés par l'État.

» La valeur de ces parties est de 865 francs ; le prix par voiture complète serait donc de 8,390 francs.

» Aucun plan n'est joint au dossier.

» Pour pouvoir émettre une opinion sur le mode de construction de ces voitures, votre rapporteur a été obligé de visiter les deux diligences indiquées dans la soumission comme modèles à suivre par le constructeur.

» Il m'a semblé que l'ensemble du châssis de la voiture n° 215, se trouve établi dans de bonnes conditions. Il est composé de deux brancards de 0^m,25 sur 0^m,10 reliés par quatre traverses, dont deux de 0^m,23 sur 0^m,10 et deux de 0^m,25 sur 0^m,07 et par une croix de Saint-André de 0^m,12 sur 0^m,07. Le châssis est à peu de chose près semblable à celui des voitures du chemin de fer du Nord, toutefois, j'ai lieu de croire que l'assemblage des bois est plus solide dans ces voitures que dans les nôtres.

» Les roues, essieux et plaques de garde ne donnent lieu à aucune observation.

» Quant aux boîtes à graisse, sans conseiller un changement immédiat, je pense qu'il serait utile d'étudier le graissage à l'huile, aujourd'hui généralement adopté sur les chemins de fer allemands et qui semble présenter de grands avantages.

» La forme des ressorts est bonne, mais les ressorts de nos voitures pèchent généralement par la qualité de l'acier. Il était stipulé autrefois dans les cahiers des charges que les ressorts seraient en acier anglais de première qualité ; il est fâcheux qu'on ait cru devoir renoncer à cette garantie.

» En ce qui concerne la caisse, les dispositions générales m'en semblent bonnes : la caisse a une longueur totale de 6^m,30, qui est divisée en trois compartiments. Chaque compartiment porte huit voyageurs. La largeur de la caisse est de 2^m,50. Ces dimensions sont de nature à satisfaire le voyageur le plus exigeant.

» Les parois des caisses sont planes ; elles ne présentent donc pas l'élégance des voitures du chemin de fer du Nord, dont la surface est bombée. C'est là un petit défaut.

» Mais un défaut plus important, c'est la hauteur de la voiture. Au lieu d'augmenter cette hauteur, il me semble qu'il eût été désirable d'abaisser le centre de gravité, puisque les voitures moins élevées, sont plus stables et plus commodes. Or la hauteur que l'on se propose de donner à la caisse est de 1^m,91. Il y a là un excès. La hauteur de 1^m,72 depuis le plancher jusqu'au plafond adoptée sur le chemin de fer du Nord, me paraît très-convenable.

» Je n'ai aucune observation à présenter concernant la garniture et la peinture.

» Le cahier des charges ne donne aucun détail sur la menuiserie et les ferrures des caisses ; il se contente de faire quelques recommandations générales ; il ne m'est donc pas possible de donner une opinion sur la solidité de cette partie importante des voitures.

» Permettez-moi d'appeler votre attention sur cette lacune et sur une autre qui concerne les taraudages des boulons et le calibrage des pièces. Il conviendrait que tous les taraudages fussent conformes aux modèles fournis par l'administra-

tion (si cela est ainsi aujourd'hui, cela devrait du moins être indiqué dans la spécification), et que toutes les pièces de même espèce fussent calibrées de manière à pouvoir indistinctement être employées, l'une à la place de l'autre.

» En résumé, si le sous-comité vote la construction de dix voitures de première classe, je ne vois pas d'obstacle à ce que les conditions générales proposées par l'administration soient adoptées, en réduisant toutefois la hauteur des voitures.

» D'un autre côté, vous pourriez examiner s'il ne vaudrait pas mieux adopter dans tous leurs détails les plans des diligences du chemin de fer du Nord. »

» *Le Rapporteur,*
DE BROUWER DE HOGENDORP.

M. de Brouwer de Hogendorp termine par quelques explications verbales, et fait remarquer, que pour que le sous-comité puisse se prononcer en connaissance de cause sur la question d'imputation soulevée par son rapport, il conviendrait que M. Masui produisît l'augmentation du nombre de voyageurs transportés en voitures de première classe en 1854 comparé à 1853, et fit connaître l'importance du matériel qu'exigera la mise en exploitation de la ligne de Dendre-Waes.

M. Masui répond qu'il serait difficile d'établir une relation exacte entre le nombre de voitures nécessaires et celui des voyageurs à transporter ; qu'il arrive, en effet, dans certains cas que des diligences roulent pour ainsi dire à vide sans qu'il soit possible cependant de les enlever des convois dans lesquels elles se trouvent ; et que, ce qui doit guider l'administration dans la détermination du matériel de transport dont elle doit pouvoir disposer, c'est le nombre des convois de voyageurs et celui des voitures dont chacun d'eux doit être formé.

En ce qui concerne le nombre de voitures de première classe nécessaire à l'exploitation du chemin de fer de Dendre-Waes, M. Masui dit qu'il y aura sur cette ligne au moins huit convois par jour, de deux diligences chacun, c'est-à-dire que, sans compter la réserve, il y faudra au *minimum* seize voitures de cette espèce.

M. Masui déclare ensuite qu'il est entièrement d'accord avec M. de Brouwer de Hogendorp sur la nature des dépenses à porter au compte de capital et de celles que l'on doit imputer sur le budget ; qu'il pense s'être expliqué suffisamment à cet égard, à plusieurs reprises, mais qu'il lui paraît que puisque les dix diligences demandées ne représentent pas même les besoins nouveaux à résulter de l'exploitation de la ligne de Dendre-Waes, il est incontestable que cette dépense doit être prélevée sur le fonds de construction.

L'honorable membre ajoute que l'administration est souvent fort gênée par l'insuffisance du nombre de diligences ; il s'engage à démontrer, par les renseignements qu'il fournira à l'appui d'une seconde soumission, qu'en n'en demandant que vingt pour satisfaire aux besoins nouveaux, elle est restée au-dessous de la vérité, et il fait observer qu'en examinant cette nouvelle soumission, le sous-comité pourra discuter utilement les questions soulevées par le rapport de M. de Brouwer de Hogendorp.

M. SPITAEELS émet quelques doutes sur le but de cette commande de diligences qui lui semble trop peu importante pour être la conséquence d'une augmentation de trafic, et il conseille au sous-comité d'être fort circonspect dans l'imputation de

certaines dépenses, sur le crédit de 9 millions. Il rappelle que les travaux reconnus urgents par l'ancien conseil avaient été évalués à 12 millions, que le Gouvernement a réduit ce chiffre à 9 millions, et il exprime la crainte que si l'on prélève encore sur ce crédit des dépenses incombant au budget, on ne soit forcé d'ajourner une grande partie des travaux reconnus indispensables pour lesquels il a été voté.

L'honorable membre pense que le Ministre ne doit pas hésiter à demander immédiatement aux Chambres, un crédit supplémentaire au budget de 1855, suffisant pour pouvoir couvrir les dépenses de renouvellement de matériel à effectuer dans le courant de cette année.

M. QUOILIN fait remarquer que M. Masui étant d'accord avec le sous-comité sur les principes à suivre dans l'imputation des dépenses de premier établissement, de renouvellement et d'entretien, la seule question à examiner est celle de savoir si les dix diligences à commander viendront en augmentation du matériel roulant, et il exprime l'opinion que sur ce point l'assemblée ne peut que s'en rapporter à la déclaration de cet honorable membre.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit que s'il est constaté au procès-verbal que les dix diligences demandées sont destinées à satisfaire à des besoins nouveaux résultant de l'ouverture de lignes nouvelles, il ne s'oppose pas à ce que le montant de cette commande soit prélevé sur le crédit de 9 millions.

L'honorable membre pense que, dans ce cas, cette discussion pourrait être reprise ultérieurement, et il prie M. Masui de faire connaître au sous-comité, d'une part, quelle a été la différence entre le nombre de voyageurs de première classe transportés en 1853 et 1854 et, d'autre part, si l'on a besoin maintenant d'un plus grand nombre de diligences dans les convois.

Il fait remarquer à l'assemblée qu'il est possible que les trains express aient exigé la mise en service d'un plus grand nombre de voitures de première classe, mais que s'il en est ainsi, l'organisation de ces trains ayant été faite dans le but d'augmenter les recettes, les dépenses pour l'augmentation du matériel qui en sont la conséquence, doivent être considérées comme tombant à charge du budget.

M. LE PRÉSIDENT, résumant la discussion, exprime l'opinion que puisque la ligne de Dendre-Waes exigera un nombre de diligences plus grand que dix, il ne peut y avoir d'objection à ce que la dépense proposée soit portée au compte de capital et il met aux voix la question suivante :

« Les dix diligences qui font l'objet de la soumission souscrite le 22 mars » 1855, par le Sr Pauwels, étant destinées à faire face en partie aux besoins » de l'exploitation de la ligne de Dendre-Waes, y a-t-il lieu d'imputer le montant de la dépense à résulter de cette commande sur le crédit de 9 millions? »

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

M. le président prie ensuite le sous-comité de délibérer sur le modèle à adopter pour la construction de ces voitures. Il se prononce pour l'adoption du plan de la diligence de la compagnie du Nord qu'il trouve préférable à celle de l'administration belge.

M. MASUI rencontrant quelques observations du rapport de M. de Brouwer de Hogendorp, dit que l'administration a préféré, pour les détails de construction, indiquer un modèle plutôt que de recourir à une description toujours incomplète.

Il admet que la hauteur de 1^m,90 est susceptible de réduction, mais il ne pense pas qu'il convienne de descendre à 1^m,72 ; il propose 1^m,80.

M. Masui ajoute que l'on a cherché à se rapprocher du plan des diligences de la ligne du nord, mais il déclare qu'il ne pourrait pas adopter entièrement ce modèle ; que surtout il ne pourrait pas en admettre les marchepieds.

Après une discussion sur la hauteur la plus convenable à donner à ces voitures, et quelques nouvelles observations présentées par plusieurs membres, notamment par M. le président qui entre dans des détails sur la peinture des voitures et insiste sur l'utilité du calibrage des boulons, le sous-comité émet l'avis qu'il convient que dans la construction de ses diligences, l'administration ait égard aux observations contenues dans le rapport de M. de Brouwer de Hogendorp, et se rapproche autant que possible du modèle adopté en dernier lieu sur le chemin de fer du Nord, en France.

M. LE PRÉSIDENT met en discussion le second objet à l'ordre du jour :

M. SPITAELS donne lecture de son rapport sur le projet de transformation des fours à coke à la station de Malines.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» J'ai examiné avec toute l'attention que comporte l'importance du sujet, les dossiers que vous avez bien voulu renvoyer à mon examen. La question qu'il s'agit d'étudier à une telle gravité, tant au point de vue financier qu'à celui de la bonne exploitation de nos chemins de fer, que j'ai cru devoir entrer dans quelques détails, pour vous en faire comprendre toutes les conséquences.

» Depuis deux ans déjà, des modifications importantes ont été apportées dans la construction des fours à coke. Le prix toujours croissant des charbons gras propres à sa fabrication, la difficulté de s'en procurer, avaient fait comprendre depuis longtemps l'avantage que présenterait l'emploi des charbons demi-gras, tant au point de vue de la métallurgie qu'à celui de l'exploitation des chemins de fer en général. L'écart existant entre les prix des deux espèces de charbon, la facilité plus grande d'approvisionnement résultant de leur emploi simultané, tout concourait à attirer sur cette fabrication, l'attention des ingénieurs intelligents appelés par leurs fonctions à la fabrication, sur une grande échelle, de ce combustible.

» MM. Dupret, Fromont, Dulait, Fabry, Smits, etc., s'adonnèrent à l'étude de cette fabrication spéciale et les brevets qu'ils ont obtenus leur assurent la propriété de leur découverte et de leur procédé.

» L'examen attentif des pièces formant le dossier relatif aux essais, fournit la preuve que ceux-ci ont été faits d'une manière incomplète, et qui ne permet aucune appréciation exacte. Le rapport de M. l'inspecteur général Cabry, président de la commission spéciale, en date du 5 mars dernier, n° 4073, en donne la preuve. Il dit, en effet, après avoir donné le tableau des essais :

» Les seuls résultats rigoureusement comparables entre eux, sont ceux obtenus
 » à Malines au moyen de charbon pris dans les mêmes tas et que l'on peut supposer
 » identiques. Ils démontrent à l'évidence *l'infériorité des appareils actuels de
 » l'administration.* »

» Le rapport de M. l'ingénieur Jamart m'avait déjà révélé que l'essai fait à Mon-

ceau des fours Fromont, à Couillet des fours Smits, chez M. François, des fours Dulait, avait eu lieu dans des conditions telles, qu'il était impossible d'en rien conclure. J'étais à Charleroy au moment de ces essais et je puis affirmer que dans ceux faits aux fours Smits et Dulait, et pour ces derniers surtout, les charbons étaient tellement mouillés qu'il était impossible que le produit ne s'en ressentit pas. De plus, les expériences ont eu lieu à des dates différentes, et sans le moindre indice qu'elles aient été faites avec des charbons provenant d'une même exploitation, d'une même fosse, et encore moins du même tas de combustible.

» Dans une série d'expériences qui ont eu lieu dans une de nos grandes usines sidérurgiques, entre les fours Fromont et Dulait, à l'intervention des ingénieurs des mines du Gouvernement, il a été constaté que ces fours ont donné sensiblement les mêmes résultats. Les voici, ainsi que les conclusions du rapport :

Moyenne des essais avec du charbon gras pur.

FOURS FROMONT.	Sans petit coke	73.27
	Avec petit coke	75.19
	Cendres	4.00
	Durée de la calcination, 23 heures 37 minutes.	
FOURS DULAIT.	Sans petit coke	74.95
	Avec petit coke	76.15
	Cendres	3.66
	Durée de la calcination, 23 heures 7 minutes $\frac{1}{2}$.	
Différence en faveur des fours Dulait : Sans petit coke . . .		1.66 p. %.
— — — : Avec — . . .		0.94 —

Moyenne des essais avec moitié charbon gras et moitié demi-gras.

FOURS FROMONT.	Sans petit coke	69.61
	Avec petit coke	71.76
	Cendres	6.16
	Durée de la calcination, 22 heures 40 minutes.	
FOURS DULAIT.	Sans petit coke	69.22
	Avec petit coke	71.15
	Cendres	8.27
	Durée de la calcination, 22 heures 37 minutes.	
Différence en faveur des fours Fromont : Sans petit coke . . .		0.39 p. %.
— — — : Avec — . . .		0.63 —

» Les grilles employées à séparer le petit coke dans tous les essais étaient espacées de quatre centimètres.

» Il résulte des expériences faites :

- » 1° Que le rendement avec les charbons gras et demi-gras en mélange, par moitié, est de $\frac{63}{10000}$ plus élevé dans les fours Fromont que dans les fours Dulait ;
- » 2° Que ces derniers l'emportent de $\frac{94}{10000}$ sur les premiers avec les charbons gras purs. Ces chiffres ne sont pas assez concluants pour que l'on puisse « donner la supériorité à l'un des deux systèmes sur l'autre.

» Nous croyons qu'ils doivent être rangés tous deux sous le rapport du rendement, tout à fait sur la même ligne. »

» J'ajouterai que les essais avaient été entourés des précautions les plus minutieuses, que les charbons enfournés provenaient du même tas et de la même fosse, et que, sous ce rapport, ils ne laissaient rien à désirer.

» Je ne parlerai point ici des fours Fabry, les essais n'en ont point été faits par la commission : ces fours situés à Marchienne-au-Pont, étaient alors et sont encore inactifs. Je les considère comme notablement inférieurs à ceux de MM. Fromont et Dulait, surtout s'il s'agissait de consommer des charbons demi-gras en mélange avec des charbons gras, en admettant une assez forte proportion du premier.

» Je suis entré dans ces détails parce que j'ai été frappé de la différence de produit indiquée au tableau accompagnant le rapport précité du 5 mars dernier, qui attribue 78.15 p. % aux fours Fromont, et seulement 71.60 à ceux du système Dulait. Cet écart ne peut provenir que du charbon employé, ou des circonstances dans lesquelles l'essai a été fait. M. Alex. François est un industriel trop intelligent pour hésiter *un instant à transformer* des fours qui présenteraient un écart régulier de 6.55 p. %.

» Pour vous mettre à même de comprendre l'importance de la question de rendement dans la fabrication du coke, j'aurai l'honneur de vous faire observer que chaque pour cent obtenu en plus diminue le prix de revient, du chef du charbon employé, de fr. 0-30, en supposant le charbon au prix de 15 francs les mille kilogrammes, prix approximatif de ce combustible aux lieux de production. Ainsi, avec un rendement de 65 p. %, il entre dans 1,000 kilogrammes de coke pour fr. 19-99 de charbons ; à 66 p. %, pour fr. 19-69 ; à 67 p. %, pour fr. 19-59, etc.

» Mais c'est surtout, si l'on ajoute au prix du charbon, celui du transport, des fosses à certains fours qui en sont très-éloignés, que la différence devient sensible ; ainsi, avec des charbons à 17 francs, ce qui ne représente qu'un transport de 4 francs au 1,000 kilogrammes, l'écart est de fr. 0-40 par chaque pour cent de rendement obtenu en plus.

» Ces prémisses posées, je vais examiner plus particulièrement le rapport précité du 5 mars en ce qui concerne ses conclusions et ses propositions ; je discuterai en même temps celui du 14 mars suivant, n° 4110, qui se lie au premier dont il forme le complément.

» Après avoir fait connaître le résultat des essais incomplets qui ont été faits, le rapport demande l'autorisation de transformer en appareils à sole chauffée les fours, inactifs en ce moment, à Malines. J'ai examiné attentivement le plan du four, joint au rapport du 5 mars, et j'ai été frappé des similitudes qu'il présente avec le four Dulait. Les prétentions de cet ingénieur, formulées dans sa lettre à M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 6 décembre 1854, sont évidemment exagérées ; mais ce n'est point un motif, me semble-t-il, pour que le Gouvernement n'évite pas, avec soin, un procès qui compromettrait sa bonne foi, s'il subissait une condamnation du chef d'emploi illicite d'un brevet. L'État doit proclamer haut le respect aux lois, et il ne peut permettre que ses agents puissent les éluder.

» Le plan proposé présente, en outre, plusieurs dispositions que je crois viciennes et de nature à nuire à la solidité et à la durée des fours.

» Je ferai remarquer que les deux carnaux superposés sont une cause de destruction des fours; c'est, à part la difficulté de manœuvre, le défaut principal du four Fromont, qui, par sa disposition particulière de deux fours superposés l'un sur l'autre, est d'un entretien beaucoup plus coûteux que les autres.

» Les carnaux transversaux ont également pour résultat de diminuer la solidité des fours parce qu'ils s'obstruent, qu'on ne peut les nettoyer sans laisser éteindre l'appareil et conséquemment sans diminuer sa durée, par la désagrégation que le refroidissement amène dans les maçonneries.

» Un four bien construit avec des matériaux de choix peut marcher pendant cinq années sans devoir éteindre, si les carnaux sont disposés de manière à pouvoir être nettoyés sans cesser la fabrication : les fours Dulait présentent cet avantage.

» Quoique je n'aie point sous les yeux les plans de détail des fours Dulait, je crois pouvoir affirmer que celui proposé par la commission nécessite notablement plus de briques réfractaires que celui de M. Dulait.

» La commission compare, pour combattre la proposition de M. Dulait, les fours de celui-ci avec les fours nouveaux construits à Malines, et en raison de la production par gueule de four, elle préconise son système comme plus avantageux. J'ai des raisons de douter de l'exactitude du devis qu'elle établit; ces raisons je les puise dans le coût de ces appareils sur les lieux où les matériaux réfractaires non sujets à transport sont nécessairement moins coûteux; quand on établit un compte comparatif, les éléments doivent être les mêmes.

» La fabrication du coke est tellement importante, que l'administration ne saurait prendre trop de précautions, avant de se lancer dans une transformation coûteuse, telle qu'elle est proposée, par le rapport à M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 26 avril dernier, n° 4266, qui traite en même temps de la mise en adjudication des combustibles nécessaires à l'exploitation.

» Deux procédés sont, parmi tous ceux faisant partie de brevets, réellement remarquables par leur rendement, par l'emploi régulier et continu du charbon demi-gras qu'ils permettent; et par la bonne qualité de leurs produits considérés au point de vue de la coxification, abstraction faite de la propreté des charbons employés : ce sont les fours Fromont et Dulait. Je n'hésite pas à les regarder comme supérieurs aux autres à raison des propriétés que je viens de décrire.

» Les fours Fromont étant superposés présentent, par suite de cette disposition, des difficultés de travail et des entraves à l'enlèvement des produits. En outre, quand un four a besoin d'être réparé, il faut, à cause de leur solidarité de marche, laisser éteindre quatre fours à la fois et la sole des uns reposant sur la voûte des autres se déforme presque toujours et donne lieu à des réparations assez coûteuses et assez fréquentes.

» Enfin la flamme des fours inférieurs traversant les fours supérieurs gêne le travail des ouvriers, surtout par les grands vents. Cet inconvénient est tellement sérieux que ceux-ci exigent 15 à 20 centimes de plus par 1,000 kilogrammes de coke pour le travail de ces appareils que pour les autres.

» Les fours Dulait n'ont pas les désavantages que je viens de signaler; cepen-

dant leur emploi offre aussi certains inconvénients qui ne sont pas sans valeur.

» Ils sont, à moins de changements tout récents, d'une moindre contenance que ceux de M. Fromont; la proportion des deux fours est comme 6 est à 7-50 et leur conduite exige, à cause de l'emploi de l'air chaud, plus de soins et d'intelligence que ceux précités.

» Quant aux fours Smits, leur rendement est sensiblement inférieur à celui des appareils des deux ingénieurs précités. Ils ont été employés assez avantageusement en grand à Couillet, à cause de la facilité de transformation que présentaient les anciens fours en appareils de ce système et par suite de la réduction de dépense qui en est résultée; je ne suis pas convaincu cependant que cette société n'aurait pas mieux fait en rasant ses fours et leur substituant ceux de M. Dulait. M. de Dorlodot, maître de forge à Acoz, a remplacé tous ses fours par ceux de cet inventeur, il en est extrêmement satisfait: son rendement moyen dépasse 75 p. o/o. Je tiens ce renseignement de lui-même.

« D'après le rapport du 14 mars, n° 4110, la dépense de transformation à Malines s'est élevée à 600 francs par bouche de four produisant, dit-on, 1,400 kilogrammes de coke. Dans le rapport du 26 avril, n° 4236, la transformation en fours *analogues à ceux de Malines* est évaluée à 1,200 francs, c'est-à-dire au double de ceux transformés précédemment et portant les n° 1 et 2. De plus, la commission pense qu'il « y a lieu de construire vingt autres appareils semblables, » elle estime dans le paragraphe suivant la dépense à 60,000 francs, soit 3,000 francs » par four, *non compris les achats de terrains, les voies et les terrassements.*

» En présence d'avis aussi divers émanant de la même commission, je crois fondée l'opinion que j'ai émise plus haut que la comparaison faite entre le coût du four Dulait et ceux de Malines dans le rapport du 14 mars, est erronée. Cela se prouve à l'évidence par les appréciations que je viens de citer, élevant la dépense à 1,200 francs « et à 3,000 francs » par four, que deviennent des conclusions basées sur des éléments aussi divergents, aussi disparates?

» Je suis, Messieurs, persuadé autant que personne de la nécessité de transformer les fours anciens. J'ai la profonde conviction que deux ans au plus suffiront pour récupérer la dépense. Je désire, en outre, voir augmenter la fabrication de coke par l'État, je suis donc entièrement d'accord avec la commission quant au fond de la question. Mais d'accord sur ce point, je ne le suis plus sur les moyens à employer pour atteindre le but. Ainsi, je regarderais comme indigne d'un gouvernement qui se respecte, de chercher à frustrer par des moyens que la délicatesse réprouve, les droits qu'un inventeur quelconque peut avoir, par suite d'un brevet pris conformément aux lois; l'industrie privée n'hésite pas à reconnaître ces droits.

» Dans l'état de la question et des essais incomplets qui ont été faits, je voudrais que l'on procédât à de nouvelles expériences, et je vais avoir l'honneur de déterminer les conditions dans lesquelles elles devraient être faites.

» Il faudrait faire connaître aux intéressés qui ont fait des propositions à l'administration, qu'elle est disposée à faire des essais sérieux avec leur concours, et qu'en conséquence elle leur communique les conditions qu'elle a cru devoir poser pour s'assurer de la réalité des avantages que pourraient présenter leurs procédés; ces conditions seraient les suivantes :

» 1° Les inventeurs renonceraient au droit de brevet sur les fours qui seront construits pour servir aux essais ⁽¹⁾;

» 2° Les intéressés remettraient un plan détaillé des fours avec devis indiquant leurs dimensions, les poids, prix et quantités des divers matériaux cubés séparément ;

» 3° Ils indiqueront la quantité moyenne de coke produite pour une capacité de four donnée et la durée moyenne de la cuisson pour des charbons gras employés purs et pour ces charbons mélangés par moitié avec des demi-gras ;

» 4° Les intéressés pourront être tenus de construire leurs fours d'essais au prix de leur devis ; dans cette hypothèse le transport gratuit des matériaux à employer leur serait accordé ;

» 5° Chaque inventeur dirigerait ou ferait diriger par un agent à lui, la fabrication dans ses fours, pendant tout le temps des essais qui dureraient au moins quinze jours ;

» 6° Les essais se feront avec des charbons provenant d'un même tas et livrés par un seul fournisseur, ils seront exactement pesés en présence des intéressés avant l'enfournement ; il en sera de même des produits ;

» 7° Le coke sera éteint *sans eau* en l'étendant sur un pavement en briques disposé devant les fours ;

» 8° Le petit coke sera séparé au moyen de grilles espacées de 4 centimètres ; il en sera tenu compte exact des produits par espèces : en coke, petit coke et cendres ; le temps employé à la cuisson sera noté ainsi que le poids de l'hectolitre de coke obtenu à chaque expérience ;

» 9° Les essais se feront à l'intervention d'un membre de l'administration supérieure à déléguer par le directeur général des chemins de fer ;

» 10° Les essais se feraient à Malines où les différents fours seraient construits. Si les fonctionnaires de l'administration ont, de leur côté, un four spécial à proposer, il sera construit sous leur direction en même temps que les autres et soumis concurremment aux mêmes essais. Comme ceux-ci se feraient à l'intervention et sous la surveillance de tous les intéressés, l'administration ne pourrait être accusée de favoritisme, ni de prédilection en faveur de sa propre invention.

» Des essais faits dans de semblables conditions seraient concluants ; l'administration saurait non-seulement à quel genre de four elle devrait donner la préférence, au point de vue de ses besoins, mais elle connaîtrait, en outre, le coût exact des appareils, leurs difficultés de construction ainsi que les conditions spéciales qui pourraient quelquefois rendre leur emploi plus ou moins difficile. La question si importante du mélange des charbons gras et demi-gras serait également étudiée par ces essais ; en un mot, la question du combustible nécessaire à l'alimentation de nos locomotives serait complètement élucidée.

» Les avantages de l'un ou l'autre système bien et dûment constatés, il serait facile à l'administration de s'entendre avec le titulaire du brevet auquel on croi-

(1) Il est juste que le Gouvernement, fournissant au breveté les moyens de prouver l'efficacité de ses procédés, ne soit pas tenu, de ce chef, à une indemnité qu'il paye en supportant les frais de construction des appareils.

rait devoir donner la préférence. J'ai la conviction qu'en égard au nombre de fours et à la concurrence, on obtiendra des conditions raisonnables et favorables aux intérêts du Trésor. La preuve en est faite par l'industrie qui n'hésite pas à payer une prime quand celle-ci doit lui procurer des avantages importants et réels.

» J'aborderai maintenant les observations formulées par MM. les ingénieurs chefs de service, sur l'emploi du coke provenant des fours de Fromont, Smits, Dulait, Dechesne. En général, les machinistes se sont plaints de son emploi; ce coke, dit-on, brûle difficilement, donne peu de chaleur et n'est pas *d'une propreté satisfaisante*.

» Les observations relatives à la propreté du coke n'ont aucune valeur en ce qui concerne son mode de fabrication; cela tient évidemment à la qualité et à la propreté du charbon employé. Ce défaut de qualité dans le charbon cru, dont le coke essayé provenait, a dû influer sur son pouvoir calorifique. Ici encore le mode d'expérimentation a été incomplet, le coke essayé aurait dû provenir d'un seul et même charbon, quoique fabriqué dans des fours de système différent. Au moyen de ces précautions, les essais de traction auraient eu une signification qu'ils n'ont pas dans les circonstances dans lesquelles ils ont été faits.

» J'ai cherché du reste à m'expliquer les tableaux joints aux rapports de M. l'ingénieur Hodson, mais les indications m'ont manqué pour faire le calcul par voiture-kilomètre ou par tonne-lieue, puisqu'il ne donne pas la charge des voitures et qu'il n'explique pas comment il se fait que lors de l'essai du coke Dulait, du 9 août, il ne se trouve pas de nombre de voitures indiqué depuis Ans jusqu'à Vertryck. Le départ, n° 228, du 8 août indique trente et une voitures chargées, parties de la station d'Ans, elles se retrouvent à Fexhe; à Waremme le nombre se réduit à trente; à Louvain, il est descendu à neuf; pour remonter à douze à Malines et arriver avec ce nombre à Anvers. Ce train était-il composé de voitures de même espèce, ne comprenait-il point de wagon de dix tonnes, la vitesse a-t-elle été la même que celle du départ du 10 août, n° 228? Ces indications manquant, il m'a été impossible d'analyser le tableau et d'en tirer des conclusions, faute de renseignements suffisants pour le comprendre.

» Il me semblerait plus rationnel d'essayer les différents coques au moyen des convois présentant le même poids et marchant à la même vitesse sur un parcours déterminé. Ainsi un train spécial de Malines à Ans directement, sans rompre charge et revenant dans les mêmes conditions, fournirait un élément utile de comparaison, la machine étant supposée dans le même état d'entretien.

» M. Mongenast ne fournit point de tableau, il se borne à dire que les coques Smits, Fromont et Dulait produisent beaucoup de poussière, brûlent difficilement et donnent à peine, malgré les plus grandes précautions, la pression nécessaire pour assurer le service.

» Il m'est impossible de rien conclure d'observations aussi incomplètes; il est à désirer que les fonctionnaires du chemin de fer soient à l'avenir moins vagues dans leurs remarques et que les rapports techniques permettent de tirer des conclusions de faits signalés.

» J'explique du reste facilement cette répulsion des machinistes pour un coke plus dense. Plus la densité du coke sera grande, plus il s'allumera difficilement, il est vrai, mais plus il dégagera d'unités calorifiques sous un volume donné. Ainsi

l'hectolitre de coke pesant 40 kilogrammes, contient évidemment plus d'unités caloriques que celui qui n'en pèse que 35; il est impossible de soutenir le contraire sans renier la science. Seulement, le coke de 40 kilogrammes exige, pour produire tout son effet utile, des conditions de combustion différentes de celui notablement plus léger. Les grilles, les foyers, doivent être disposés en raison de la densité du combustible employé; cela est élémentaire.

» Tous ceux de mes honorables collègues qui ont fait le voyage d'Angleterre ont été émerveillés comme moi du magnifique coke, d'une densité si remarquable, employé par les chemins de fer anglais. Le chemin de fer du Nord, qui prend une grande partie de son combustible en Belgique, s'approvisionne aux charbonnages belges (L'Agrappe et Grisœil), qui fournissent un coke très-dense et très-pur, et au Bois-du-Luc où il se fabrique dans des fours Dulait qui produisent le coke dense dont on s'est plaint. Des renseignements que j'ai obtenus m'ont appris que le rendement, dans cette dernière société, dépasse 74 %, déduction faite du petit coke séparé au moyen d'une claie de 4 centimètres.

» Le coke léger mélangé aux briquettes diminue le travail du chauffeur par suite du bitume contenu dans celles-ci. Ainsi lors de la visite que j'ai faite à la gare des marchandises de Strasbourg avec notre honorable collègue M. Masui et M. Poncelet, les machinistes que je trouvai pourvus d'une petite quantité de briquettes, m'ont déclaré que ce combustible leur était donné pour raviver le feu lors du stationnement dans les gares à marchandises, car on n'emploie sur cette ligne les briquettes que pour ce genre de transport.

» J'arrive maintenant à la proposition de transformation de tous les fours, contenue dans la lettre à M. le Ministre des Travaux Publics du 26 avril, n° 4256.

» Cette même dépêche avait en même temps pour but l'adjudication des combustibles nécessaires à l'alimentation des chemins de fer, du 1^{er} juillet à la fin de l'année et proposait le 16 courant pour cette adjudication.

» J'ai eu l'honneur de présenter au comité, dans sa séance de vendredi dernier, mes observations sur les cahiers des charges qui avaient été soumis à mon appréciation. Vous avez bien voulu adopter mes conclusions, Messieurs, et il a été décidé que la fabrication du coke, de ce jour à la fin de l'année, se ferait dans les fours actuels de l'État qui seraient réparés, en attendant que le Gouvernement ait statué sur la question de transformation des fours et que des fonds aient été alloués pour cet objet.

» Il ne me reste donc qu'à examiner la question à ce dernier point de vue puisque je vous ai proposé dans ce rapport une série d'essais dont j'ai tracé la marche et les détails.

» Les fonds nécessaires à la transformation générale des fours ne peuvent point être prélevés sur les crédits demandés pour le parachèvement de nos chemins de fer, ils n'ont point été compris dans les devis. Cette dépense, dans l'état actuel des choses, doit nécessairement rentrer dans les besoins de l'exploitation et s'effectuer au moyen de crédits alloués au budget à la colonne des dépenses temporaires. Le budget des Travaux Publics, pour l'exercice 1856, a été déposé, il est vrai, dans les délais fixés par la loi de comptabilité; mais ce dépôt n'a constitué que l'accomplissement d'une formalité et nous nous sommes expressément réservé de l'examiner en détail alors que nous aurions terminé la question d'organisation qui

doit nécessairement influer sur sa rédaction. Si l'on jugeait que la transformation dût être faite dans le courant de cette année, il faudrait comprendre la somme nécessaire à ces travaux dans le crédit supplémentaire qui sera demandé pour l'exercice 1855, dont le budget est dès à présent reconnu insuffisant.

» Je pense avoir examiné et discuté successivement toutes les propositions contenues dans les diverses dépêches formant les dossiers que vous avez bien voulu renvoyer à mon examen ; il ne me reste, Messieurs, qu'à formuler mes conclusions. J'ai donc l'honneur de vous proposer en résumé :

» 1° Que des essais réguliers soient faits à Malines, dans le plus bref délai possible et qu'ils aient lieu dans les conditions que j'ai décrites dans mon rapport, que le comité soit informé de l'époque à laquelle ils se feront et que le résultat lui en soit communiqué immédiatement ;

» 2° Que la somme nécessaire à la transformation des fours soit comprise dans les rectifications à faire du budget de 1856. Le chiffre de cette dépense sera exactement appréciable au moyen des essais faits dans les conditions prescrites :

» 3° Que la calcination des charbons que l'administration obtiendra par l'adjudication qui va avoir lieu sous peu, se fasse dans les fours actuels et que les dépenses de réparation et d'entretien soient prises sur les allocations du budget de 1855 ;

» 4° Que l'administration s'entende avec l'inventeur du système qui réunira la plus grande somme d'avantages possible pour l'emploi de ses procédés.

» Ici se termine ma tâche, je serai heureux, Messieurs et honorés collègues, si j'ai pu réussir à élucider cette importante question.

» Bruxelles, 7 mai 1855.

» *Le Membre-rapporteur,*

» FERD. SPITAEELS. »

Ces conclusions sont adoptées par le sous-comité, à l'unanimité.

Sur l'observation de M. Masui, le sous-comité déclare qu'il n'y a lieu d'étendre ces essais qu'aux trois systèmes de fours reconnus dès à présent comme donnant les meilleurs résultats ;

Que les dépenses à résulter de ces essais devront être imputées sur le budget de 1855.

M. LE PRÉSIDENT, obligé de quitter la séance, prie M. de Brouwer de Hogendorp de le remplacer.

Le sous-comité aborde le troisième objet à l'ordre du jour : examen de la proposition de M. Masui au sujet de la somme de 550,000 francs du crédit de 9 millions, dont l'emploi reste à déterminer.

M. MASUI fait connaître qu'ensuite des observations présentées au sein du sous-comité, sur le projet concernant l'arsenal de Malines, il a fait procéder à de nouvelles études qui ont conduit à un plan beaucoup plus complet que le précédent, mais dont l'exécution exigerait une majoration considérable du crédit réservé pour ces travaux. Sans se prononcer sur la partie de ce projet qu'il convient d'exécuter immédiatement, l'honorable membre fait remarquer qu'il est prudent d'ajourner la discussion sur l'emploi de la somme précitée, jusqu'à ce que le sous-comité ait émis un avis à cet égard. Il ajoute qu'il serait désirable que

l'assemblée désignât l'un de ses membres pour examiner les diverses propositions relatives à l'arsenal de Malines.

M. Masui entre dans quelques détails sur l'ensemble des deux projets et fait ressortir combien il serait utile que l'administration pût procéder sans retard à la construction de l'atelier de montage des locomotives, commun aux deux combinaisons et admis déjà en principe par l'assemblée.

M. QUOILIN propose au sous-comité d'émettre un avis favorable à l'exécution immédiate de cette partie des projets sur laquelle tous les membres du sous-comité sont d'accord.

Cette proposition est admise à l'unanimité.

Le sous-comité charge ensuite M. Spitaels de l'examen de l'ensemble de ces projets, et ajourne la décision à prendre sur l'emploi de la somme de 350,000 francs.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a communiqué au comité pour examen et avis, un projet de cahier des charges relatif à la mise en adjudication publique de la fourniture d'un certain nombre de wagons à bagages et de wagons à petites marchandises.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP est nommé rapporteur.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 1 heure.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 57.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 14 mai 1855.

Ordre du jour : *Rapport sur les projets concernant la distribution intérieure et les travaux d'achèvement du bâtiment des recettes de la station de Borgerhout, à Anvers ;*
Rapport sur le projet d'agrandissement du hangar des Vieux-Lions, à Anvers ;
Rapport sur le projet pour le hangar à marchandises à construire dans la station de Bruges ;
Rapport sur le projet de cahier des charges pour la mise en adjudication publique d'un certain nombre de wagons à bagages et wagons fermés à marchandises.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité aborde le premier objet à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT présente son rapport sur les projets concernant la distribution intérieure et les travaux d'achèvement du bâtiment des recettes à la station de Borgerhout. Il propose à l'assemblée d'émettre un avis favorable à l'approbation des plans soumis à son examen.

M. Loos exprime la crainte que l'établissement des deux salles d'attente du même côté du vestibule d'entrée ne soit une cause d'encombrement et de confusion désagréable pour les voyageurs. Il demande s'il ne serait point préférable de séparer ces deux salles par le vestibule même, et de faire entrer ainsi les voyageurs de première et de deuxième classe, d'un côté, et ceux de troisième classe du côté opposé.

M. MASUI répond que la combinaison indiquée par M. Loos a été adoptée dans les premières études faites pour la distribution intérieure du bâtiment de la station d'Anvers, mais qu'elle a été abandonnée parce qu'elle présente plusieurs inconvénients : qu'en effet, elle divise en quelque sorte le vestibule en deux parties par le service des bagages qui, dans ce cas, doit être placé au milieu ; qu'elle oblige à fractionner les bureaux de recette et nécessite par conséquent, dans certaines circonstances, l'emploi d'un personnel plus nombreux à la distribution des coupons ; qu'elle exige enfin deux gardes-salle d'attente au lieu d'un seul. Toutefois M. Masui n'est pas persuadé que cette combinaison, qu'il n'a abandonnée qu'ensuite des objections qu'on lui a faites, ne présente pas des avantages compensant ces inconvénients, peut-être plus apparents que réels ; il pense donc qu'il y aurait à examiner s'il ne conviendrait pas d'y revenir.

M. Loos croit que cette disposition, qu'il a vue appliquée sur des chemins de fer étrangers, est préférable à celle admise dans le projet en discussion.

Plusieurs membres présentent des observations dans le même sens.

Le sous-comité prie M. Masui de lui communiquer les études faites dans cette combinaison et renvoie la suite de cet examen à une réunion qui aura lieu le lendemain avant la séance du sous-comité de l'exploitation.

M. LE PRÉSIDENT met en discussion le deuxième objet à l'ordre du jour.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP expose verbalement le résultat de l'examen qu'il a fait des propositions relatives à l'agrandissement du hangar des Vieux-Lions, à Anvers. Il fait remarquer notamment que la partie qu'il s'agit de construire, est conçue, sous le rapport de la disposition des voies, passels, portes, etc., dans le même ordre d'idées que le hangar actuel ; que la seule différence qu'elle présente, comparée à celui-ci, consiste dans la toiture qui, projetée d'après un système différent, sera composée de trois travées au lieu d'être formée d'une seule portée.

L'honorable membre fait connaître au sous-comité qu'il résulte des pièces du dossier que le bâtiment projeté, couvert dans le même système que le hangar existant, coûterait environ 156,000 francs, tandis que la construction proposée n'est évaluée qu'à 112,000 francs, c'est-à-dire à 46,000 francs de moins, et qu'en conséquence il n'y a pas lieu d'hésiter quant au choix à faire entre les deux.

M. de Brouwer de Hogendorp termine en disant que la partie nouvelle, qui aura 99^m,35 de longueur formera avec le hangar actuel présentant déjà un développement de 123 mètres, un ensemble peu commode pour le service ; qu'il serait

désirable qu'il y eût en dehors du hangar plusieurs voies pour la formation des trains, mais que cela n'est pas possible par suite de la situation des lieux qui ne permet pas d'adopter une autre disposition que celle qui est proposée.

Il conclut en conséquence à ce que le sous-comité émette un avis favorable à l'approbation du plan soumis à son examen.

Cette conclusion est adoptée à l'unanimité.

M. MASUI pense qu'il faudra plus tard prolonger le hangar du côté opposé, c'est-à-dire vers le pont de la citerne.

M. Loos exprime la même opinion.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP croit que le hangar agrandi comme cela est proposé présentera déjà un trop grand développement en longueur, pour la facilité du service ; il demande si cette seconde extension ne donnerait pas lieu à une dépense très-élevée.

M. MASUI répond qu'il faudrait démolir cinq ou six maisons dont l'expropriation serait assez coûteuse.

M. Loos ajoute que cette question a déjà été examinée par une commission, sans aboutir à un résultat ; qu'à cette époque la ville d'Anvers a offert d'intervenir dans la dépense que nécessiterait l'exécution de ce projet, et, qu'il est persuadé que s'il était de nouveau question de l'exécuter, elle ferait encore une offre semblable.

L'honorable membre émet donc le vœu que le Gouvernement fasse exécuter ce travail.

MM. MASUI et NERENBURGER s'associent à ce vœu.

Le sous-comité, passant au troisième objet à l'ordre du jour, M. le président donne la parole à M. Nerenburger.

Cet honorable membre rend compte des difficultés que, dans l'étude du hangar à marchandises à construire à la station de Bruges, le Gouvernement a eues à vaincre pour se mettre d'accord avec l'administration communale de cette ville, qui prétendait que cette construction masquerait la vue de la station ; que telle qu'elle était projetée d'abord, elle produirait un effet disgracieux à cause de son défaut de parallélisme avec le grillage de clôture ; et enfin que le caractère architectural de ce bâtiment n'était point en rapport avec sa situation.

L'honorable membre fait voir que toutes les combinaisons possibles, quant à l'emplacement de ce hangar ont été épuisées, et que ce n'est qu'après une longue discussion que le Gouvernement a fini par tomber d'accord avec cette administration communale sur un plan, qui est celui que le Ministre a soumis à l'examen du comité.

M. Nerenburger déclare que le bâtiment tel qu'il est projeté lui paraît convenablement disposé pour le service, et il exprime l'opinion que, sans s'arrêter à sa forme extérieure, qui n'est peut être pas appropriée à sa destination, mais qui a obtenu l'assentiment de la ville de Bruges, le comité peut émettre l'avis qu'il y a lieu de l'approuver.

Plusieurs membres critiquent vivement le caractère de ce bâtiment qui n'est nullement, disent-ils, celui d'un magasin à marchandises.

M. MASUI ajoute au rapport de M. Nerenburger quelques explications sur la discussion que le Gouvernement a eu à soutenir à ce sujet.

L'honorable membre pense que le Gouvernement ne peut pas se dispenser d'avoir égard jusqu'à un certain point, aux observations de la ville de Bruges, parce que celle-ci a fait des sacrifices considérables pour l'établissement de sa station; et qu'il le peut d'autant moins que l'on est parvenu à résoudre la difficulté sans qu'il doive en résulter une trop forte majoration de la dépense.

M. Masui fait remarquer que l'auteur du projet a adopté le même style que celui du bâtiment des recettes dont il est également l'auteur.

A la suite de cette discussion, M. le président met aux voix les deux résolutions suivantes :

Le sous-comité émet un avis favorable à l'approbation du projet de hangar à marchandises à construire à la station de Bruges, soumis à son examen.

Toutefois, il s'abstient de se prononcer sur le caractère architectural donné à ce bâtiment.

La première est adoptée à l'unanimité, la seconde par trois voix contre deux.

Ont pris part aux votes :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Masui, Nerenburger et Quoilin.

Le sous-comité aborde le dernier objet à l'ordre du jour : Projet de cahier des charges pour la mise en adjudication publique de la fourniture d'un certain nombre de wagons à bagages et à petites marchandises.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne lecture de son rapport conçu comme il suit :

« MESSIEURS ,

» L'administration a soumis à votre examen, une proposition ayant pour objet la construction de 84 wagons à freins, dont 36 wagons à bagages et 48 wagons fermés pour petites marchandises. Le prix d'un wagon à bagages, monté sur 4 roues, est évalué à 4,114 francs, celui d'un wagon à marchandises à 3,938 fr. La dépense totale s'élèverait donc à 337,128 francs.

» Ces nouveaux wagons remplaceraient 46 wagons à coupé et 36 wagons à petites marchandises que le chemin de fer possède aujourd'hui et qui seraient transformés en wagons fermés pour le transport des marchandises.

» L'administration vous propose d'imputer la dépense occasionnée par la construction des 84 nouveaux wagons, sur le crédit de 9 millions.

» Je ne pense pas que vous puissiez accueillir cette proposition, au moins dans sa totalité.

» Il ne s'agit pas, dans ce cas, d'augmenter le nombre de voitures à freins pour le transport des bagages et des petites marchandises, parce que le nombre de ces voitures n'est plus en rapport avec les transports à effectuer. D'après les principes posés par l'ancien conseil consultatif, principes que vous avez adoptés, la dépense pourrait être couverte au moyen d'un crédit spécial et portée au compte de capital lorsque cette dépense est nécessitée par une augmentation dans le mouvement sur nos lignes ou par l'exploitation de lignes nouvelles. Mais ici il ne s'agit pas d'un cas de cette espèce : on n'augmente pas de 84 le nombre des wagons à freins pour bagages et petites marchandises ; on vous propose uniquement de remplacer 82 vieux wagons par 84 wagons neufs ; c'est donc d'un renouvellement qu'il s'agit et la dépense de ce renouvellement ne peut pas être imputée sur le compte

de capital; c'est une dépense d'exploitation qui doit être supportée, en partie du moins, par le budget.

» Je dis en partie. Voici sur quoi se fonde mon opinion.

» Les 82 wagons seront transformés en wagons à marchandises. Comme il y a nécessité d'augmenter cette partie du matériel, toute addition qui y est faite doit être payée au moyen de crédits spéciaux; par conséquent, si ces 82 vieux wagons avaient une valeur de 337,000 francs, il n'y aurait aucune objection sérieuse à faire, au moins quant au fond, contre l'imputation d'une pareille somme sur le crédit de 9 millions. Mais quelle est la valeur de ces wagons? Je ne saurais émettre un avis sur ce point. Je suis sûr cependant de ne pas me tromper en disant que cette valeur n'atteint pas la moitié de ce que coûteront les nouveaux wagons. Or, ce n'est qu'une somme égale au prix d'estimation des vieux wagons que nous saurions, sans violer les principes que nous avons admis, conseiller à M. le Ministre de prendre sur un crédit spécial.

» En ce qui concerne la forme des wagons, il me semble que, comme wagons à freins, ils ne répondront que très-imparfaitement à leur destination. La puissance de leurs moyens d'arrêt n'est pas assez grande; aussi, à moins de continuer à ne pas donner des gages suffisants à la sécurité de nos convois, en proportionnant mieux cette puissance à la force des trains, faudra-t-il, avec des appareils aussi peu efficaces, augmenter le nombre des freins et appliquer les précautions indiquées pour la composition des convois, par les règlements de police en France et en Prusse. Le vice principal de ces wagons, c'est l'insuffisance de leur poids. Pour rendre un bon service, un wagon à freins ne doit pas peser moins de 7 à 8 tonnes; c'est pour ce motif que les Anglais lestent généralement cette espèce de wagons. Cette précaution est indispensable si l'on veut concilier la sécurité des convois avec l'économie. Permettez-moi, Messieurs, de vous citer à cet égard, l'opinion de M. Le Chatelier.

« Il n'y a jamais, dit-il, en Angleterre qu'un frein à l'avant et un autre à l'arrière, ou souvent même un seul à l'arrière. Ce système est préférable à celui que l'on suit en France, où l'on proportionne avec beaucoup de soin le nombre des freins au nombre des voitures, mais sans se préoccuper de la qualité des appareils en même temps que de leur nombre. D'ailleurs, l'obligation d'augmenter le nombre des freins, lorsque la charge des convois augmente, oblige à employer des conducteurs de supplément qui ne sont pas suffisamment exercés à la manœuvre et qui ne rendent que des services équivoques. Deux wagons spéciaux lestés et pourvus de freins en bon état et bien manœuvrés, dans un convoi qui atteint la limite réglementaire de 24 voitures, rendraient certainement plus de services que 4 voitures à voyageurs ou wagons à bagages, plus ou moins vides et pourvus d'appareils imparfaits. »

» Sur nos chemins de fer, le nombre des freins employés n'est pas plus grand qu'en Angleterre, quoique leur puissance d'arrêt soit moindre: il y a rarement plus d'un wagon à frein dans nos convois de voyageurs, même dans les convois express; mais ce frein est le plus souvent abandonné, puisqu'il est établi, dans quelques wagons, dans un compartiment complètement séparé de celui où se tient le conducteur du train. Dans les convois à marchandises, quel que soit le nombre de wagons dont ils se composent, il n'y a jamais qu'un frein.

» Cependant l'utilité de l'emploi de ce moyen de détruire la vitesse n'est pas

contestable ; les freins puissants peuvent prévenir de grands accidents. Il est donc fort important d'adopter, pour la construction de cette partie du matériel, les améliorations sanctionnées par l'expérience.

» Je finis par une dernière remarque, c'est que les wagons à bagages, dont le plan vous est soumis, sont d'une construction compliquée et coûteuse.

» *Le Rapporteur,*

» DE BROUWER DE HOGENDORP. »

M. MASUI rencontrant les diverses observations contenues dans ce rapport, répond qu'au lieu de lester les wagons à freins, il lui paraît préférable de faire en sorte qu'ils aient toujours une charge utile suffisante à transporter.

Il fait connaître comment l'administration a été amenée à apporter des améliorations successives à son matériel pour le transport des bagages et à faire la proposition de remplacer par des véhicules d'un nouveau modèle, les wagons actuels qui peuvent très-bien et à peu de frais, être transformés en wagons pour le service des marchandises.

L'honorable membre reconnaît qu'il serait peut-être plus régulier de procéder de la manière indiquée par M. de Brouwer de Hogendorp ; mais il pense que dans ce cas on serait obligé de renoncer à la transformation projetée qui cependant constituerait incontestablement une excellente opération.

On ne pourrait en effet, dans l'opinion de M. Masui, imputer une partie de la dépense sur un crédit de construction et une autre sur le fonds de renouvellement sans introduire une complication inadmissible dans les pièces de comptabilité.

M. Masui répète de nouveau qu'il tient beaucoup à ce que le crédit de 9 millions ne soit pas détourné de sa destination, qu'il s'est constamment imposé une règle invariable à cet égard et qu'il ne croit pas s'en écarter en appuyant la proposition qui fait l'objet de la discussion.

M. Masui prie le sous-comité de ne point perdre de vue que s'il est vrai que, par la combinaison projetée, le crédit de construction se trouvera grevé d'une dépense incombant plutôt au fonds de renouvellement, le contraire arrive dans d'autres circonstances ; qu'en remplaçant, par exemple, au moyen des crédits alloués au budget, des diligences à 16 places par des diligences à 24 places, on augmente le matériel roulant, sans rien porter de ce chef au compte de capital.

Il s'engage sur ce point une longue discussion ; la plupart des membres se prononcent dans le sens des observations que renferme le rapport de M. de Brouwer de Hogendorp et expriment l'opinion que la Cour des comptes refuserait son visa à la liquidation, sur le crédit de 9 millions, de la partie de la dépense proposée qui devrait tomber à charge du fonds de renouvellement.

Il y est mis fin par l'observation d'un membre qui fait remarquer que la situation du crédit de 9 millions ne permettrait peut-être plus de donner suite à cette proposition.

Le sous-comité décide qu'il examinera cette question dans sa prochaine séance.

M. Masui fait connaître qu'ensuite des avis émis par le sous-comité dans ses séances précédentes, M. le Ministre a décidé que les deux machines à fournir par l'établissement de Haine-Saint-Pierre seraient construites d'après le même tracé

que celles commandées à l'établissement de Seraing, c'est-à-dire avec les trois essieux placés sous le corps cylindrique de la chaudière à l'espacement de 3^m,42.

M. le Ministre a fait connaître cette décision à M. Hochereau, directeur des usines de Haine-Saint-Pierre.

La séance est levée à 4 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 58.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 15 mai 1855.

Ordre du jour : *Examen du plan de distribution intérieure du bâtiment des recettes de la station de Borgerhout, à Anvers.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, ÉLIAS, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. MASUI communique une étude pour la distribution intérieure du bâtiment des recettes de la station de Borgerhout, à Anvers, où les deux salles d'attente sont placées la première d'un côté, la seconde de l'autre côté du vestibule d'entrée.

Le sous-comité donne son adhésion à cette combinaison et émet en conséquence un avis favorable à l'approbation des plans soumis à son examen ⁽¹⁾ avec la réserve que la distribution intérieure du bâtiment sera modifiée dans ce sens.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rappelle que le sous-comité en discutant le projet d'agrandissement du hangar des Vieux-Lions, à Anvers, ne s'est pas occupé des voies destinées à desservir cette construction.

L'honorable membre croit devoir faire remarquer que pour faciliter autant que possible le service, il conviendrait que les trois voies placées entre les deux passets ou plates-formes fussent reliées entre elles par plusieurs excentriques et coupées par quelques transbordeurs.

M. SPITAEELS fait connaître que M. Aerts lui a communiqué les dessins d'un

(1) Voir le procès-verbal n° 57 p. 313.

nouveau système de wagons ; que cet inventeur désire être admis à en faire l'exposé au comité, et demande, en outre, que des membres de l'assemblée veuillent bien assister à des expériences qui auront lieu le lendemain à la station du Midi, sur ce système.

M. LE PRÉSIDENT rappelle au sous-comité qu'il a déjà décidé, à propos de demandes analogues, qu'il ne se mettrait pas en rapport direct avec les inventeurs, et exprime l'opinion qu'il n'y a pas lieu d'admettre le sieur Aerts à lui exposer son système.

Le sous-comité adopte cette manière de voir et décide en outre, après quelques observations au sujet du droit qu'il tient de son règlement, de faire procéder à des essais, qu'il n'assistera pas aux expériences dont il s'agit et qu'il ne délèguera point de ses membres pour y assister.

La séance est levée à 11 heures $\frac{1}{4}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 59.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 15 mai 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 12 heures $\frac{1}{4}$, sous la présidence de M. de Lannoy, remplaçant M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, ÉLIAS, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEIS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. ÉLIAS demande à présenter quelques observations au sujet des conditions admises par l'assemblée dans sa séance précédente, pour la fourniture du combustible nécessaire à l'exploitation pendant le dernier semestre de l'exercice courant.

L'honorable membre pense qu'il est à regretter que le sous-comité ait émis l'avis que le coke donnant plus de 7 p. % de cendres doit être exclu ; il exprime la crainte que l'industrie ne puisse pas fournir, en quantité suffisante, du coke satisfaisant à cette condition, et que, par conséquent, les soumissionnaires ne fassent défaut à l'adjudication.

M. SPITAELS répond qu'il ne partage pas les appréhensions de M. Élias ; qu'il est persuadé que les conditions proposées peuvent très-bien être remplies et il émet le vœu que le sous-comité persiste dans sa résolution d'améliorer les fournitures de coke pour le chemin de fer, sans s'arrêter aux critiques auxquelles les mesures propres à atteindre ce but peuvent donner lieu de la part de certains fournisseurs.

M. MASUI fait connaître qu'il a réuni la veille la commission qui a préparé les cahiers des charges que le sous-comité a examinés dans sa séance précédente, à l'effet de lui communiquer les modifications proposées et de rechercher avec elle, les moyens les plus propres à réaliser les vues du comité ; que cette commission lui a présenté contre ces changements quelques objections qu'il désire exposer à l'assemblée, en suivant l'ordre des articles des cahiers des charges et en commençant par celui qui est relatif à la fourniture du coke.

La commission a trouvé en premier lieu, continue M. Masui, qu'en élevant à 370 kilogrammes le poids *minimum* du mètre cube de coke, on sera conduit à exclure le charbon de certaines houillères, (telles que celle de Sars-Longchamps) donnant du coke très-bon, quoique léger, qu'il serait fâcheux de devoir rebuter ; elle a donc demandé que ce *minimum* fût maintenu à 350 kilogrammes.

M. SPITAELS fait observer que cette objection n'est pas fondée ; que ces charbonnages obtiendront du coke plus dense en laissant cuire leur charbon plus longtemps et que par conséquent ils ne seront nullement exclus.

M. ÉLIAS ne croit pas qu'il soit utile d'avoir du coke très-dense ; les machinistes, dit-il, n'aiment pas à l'employer parce qu'il brûle difficilement.

M. SPITAELS rappelle à cet égard ce qu'il a dit dans la séance précédente : le coke dense est incontestablement meilleur que le coke léger pour l'alimentation des locomotives, mais il exige une disposition différente des grilles du foyer, et il n'est pas étonnant, dès lors, que nos machinistes n'aiment pas à l'employer dans les foyers appropriés à la combustion d'un coke léger.

M. Spitaels ajoute toutefois que, puisqu'il ne s'agit que d'une adjudication pour six mois seulement, il ne croit pas, si l'administration persiste à voir des difficultés à l'adoption du chiffre de 370 kilogrammes, devoir insister pour qu'il soit conservé.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP se prononce pour le maintien de ce chiffre.

M. MASUI prie le sous-comité de ne point perdre de vue que la clause du cahier des charges est absolue, c'est-à-dire que l'administration se trouvera obligée de rebuter le coke qui ne pèsera pas 370 kilogrammes au mètre cube, quelle qu'en soit d'ailleurs la qualité sous d'autres rapports.

M. LE PRÉSIDENT pense qu'il convient, à la suite de cette discussion, que le sous-comité décide si le chiffre de 370 sera maintenu et il met en conséquence cette question aux voix.

Elle est résolue négativement par sept voix contre une.

M. le Président invite le sous-comité à décider par quel chiffre il sera remplacé.

Un membre propose 360.

Cette proposition, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Ont pris part à ces votes :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Élias, Loos, Masui, Quoilin, Spitaels et Tesch.

M. MASUI, passant à l'art. 4, fait remarquer que, d'après la proposition de la commission précitée, le coke serait livré et reçu dans une station à désigner par l'entrepreneur, pour être transporté ensuite à la station de consommation⁽¹⁾; qu'après examen, il lui a paru préférable de faire opérer la réception au lieu même où le combustible doit être employé, parce qu'ainsi on évitera un double déchargement et que de plus on pourra mieux assurer l'approvisionnement des dépôts.

M. Masui propose en conséquence de rédiger cet article de la manière suivante :

- « *Le coke sera livré et reçu dans les stations d'alimentation.*
 » *Il y sera déposé en tas réguliers susceptibles de cubage, sous la surveillance*
 » *des agents de l'administration.*
 » *Il sera transporté sur le chemin de fer de l'État aux frais de l'administra-*
 » *tion de la station à désigner par l'entrepreneur jusqu'à la station d'alimen-*
 » *tation.*
 » *Le chargement, le déchargement et la mise en tas sont à la charge de l'en-*
 » *trepreneur.* »

Cette proposition est adoptée.

M. Masui, arrivant à l'art. 5, aborde la question des primes et des pénalités d'après la quantité de cendres contenue dans le coke, admises dans le projet primitif et repoussées par le sous-comité.

D'accord avec la commission du combustible, il croit qu'il convient, d'une part, d'accorder une prime graduée pour les cokes donnant moins de 7 p. % de cendres, parce que l'on engage ainsi les fournisseurs à nettoyer leur charbon et à améliorer leur fabrication, et, d'autre part, d'admettre les cokes donnant plus de 7 p. %, mais moins de 10 p. % de cendres (en les frappant d'une retenue proportionnelle plus forte si l'on veut, que celle qui a été appliquée jusqu'à présent), par la raison que sans cela on se trouverait fréquemment dans le cas de devoir refuser de très-bon coke pour le motif qu'il contiendrait un peu plus de 7 p. % de cendres.

En conséquence, M. Masui propose de remplacer le dix-septième paragraphe de l'art. 5 adopté par le sous-comité, par ce qui suit⁽²⁾ :

- « *Le coke ne pourra pas contenir plus de 7 p. % de son poids de cendres.*
 » *Les quantités de résidus de moins de 7 p. % que laissera le coke à l'inci-*
 » *nération, donneront lieu à l'application d'une majoration du prix d'adju-*
 » *dication calculée d'après les bases suivantes (Suit l'échelle des primes à partir*
 » *de 3 p. %, du projet primitif)* ⁽³⁾.

(¹) ART. 4 du projet, § 1^{er} :

Les livraisons seront effectuées dans l'une des stations du chemin de fer de l'État à désigner par l'entrepreneur et y seront mis en tas réguliers susceptibles de cubage par ses soins, à ses frais et sous la surveillance des agents de l'administration.

ART. 5 du projet, § 1^{er} :

La réception du coke et la constatation des quantités fournies seront effectuées dans la station de dépôt par une commission d'ingénieurs ou par un agent de l'administration délégué à cette fin.

(²) Voir la rédaction proposée par le sous-comité, procès-verbal n° 33, p. 295.

(³) Voir la note, p. 294.

« *Toutefois l'administration se réserve la faculté de prendre livraison des fournitures laissant plus de 7 p. %, mais moins de 10 p. % de cendres, en opérant une réduction sur le prix d'adjudication calculée d'après les bases suivantes (Suit une échelle des retenues doubles de celles du projet) (1).* »

M. DE BROUWER DE HOGENDORP combat la deuxième partie de cette proposition ; il n'a point d'objection à ce que l'on maintienne les primes, pourvu que les expériences soient faites scrupuleusement et qu'il n'en résulte pas d'abus ; mais il déclare qu'admettre du coke laissant plus de 7 p. % de cendres c'est, dans son opinion, persévérer dans le système actuel reconnu comme donnant de mauvais résultats.

M. TESCH dit qu'il serait intéressant de voir le relevé des primes payées pendant une certaine période ; il prie M. Masui de donner ce renseignement.

M. MASUI s'engage à le communiquer au comité.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que la proposition de M. Masui implique deux questions de principe à résoudre par le sous-comité.

Admettra-t-on le principe des primes pour les fournitures laissant moins de 7 p. % de cendres ?

Admettra-t-on le coke donnant plus de 7 p. % de cendres, avec retenue graduelle ?

Sauf à déterminer ensuite entre quelles limites, dans le cas où cette seconde question serait résolue affirmativement.

M. le Président met d'abord en discussion la question des primes.

M. SPITAELS se prononce contre les primes. Les bons fournisseurs, dit-il, n'ont qu'une manière de satisfaire à leurs engagements : c'est de livrer de la bonne marchandise. Ils n'ont pas besoin de cet encouragement.

M. MASUI répond que l'expérience lui a appris que les fournisseurs cherchent toujours à ne faire que rigoureusement ce qui leur est imposé par les cahiers des charges ; que si l'on stipule que le coke ne doit contenir que 7 p. % de cendres, ils ne feront rien pour qu'il en renferme une quantité plus petite, à moins qu'on ne les y engage au moyen de primes.

Après une longue discussion sur cet objet, M. le président met le principe des primes aux voix. Il est rejeté par quatre voix contre quatre.

Le sous-comité passe ensuite à la discussion de la deuxième question.

M. ÉLIAS déclare de nouveau que si l'on repousse les fournitures donnant plus de 7 p. % de cendres, on ne trouvera point suffisamment d'entrepreneurs pouvant s'engager à livrer du coke à ces conditions. Il cite le directeur du charbonnage de l'Agrappe et Grisœul qui lui a fait connaître qu'il ne concourra pas à l'adjudication.

M. Élias pense que l'on ne pourrait obtenir en général du coke aussi pur que par un lavage très-complet du charbon, et que les industriels ne sont pas organisés pour cette opération faite sur une aussi grande échelle.

M. SPITAELS n'est pas de cette opinion. Il ne croit pas qu'il soit nécessaire que le charbon propre à la fabrication de bon coke, soit lavé pour que l'on obtienne ce résultat ; il indique à cet égard plusieurs charbonnages qui ne lavant pas leurs

(1) Voir la note, p. 294.

charbons produisent cependant du coke laissant moins de 7 p. % de cendres. M. Spitaels ajoute que si le charbonnage de l'Agrappe et Grisœul ne prend pas part à l'adjudication, c'est probablement parce qu'il a toute sa production engagée pour la compagnie du Nord et non pas parce qu'il ne saurait pas fournir du coke donnant moins de 7 p. % de cendres.

Une discussion fort longue s'engage à ce sujet.

M. MASUI propose au sous-comité d'appeler dans son sein M. l'inspecteur général Cabry, président de la commission du combustible, qui pourra donner d'utiles renseignements sur la question.

Cette proposition, appuyée par M. Quoilin, est admise.

En conséquence, M. Cabry est introduit.

M. LE PRÉSIDENT lui expose la question sur laquelle le sous-comité désire connaître son opinion.

M. CABRY entre dans quelques détails sur l'utilité des primes et des retenues. Il fait ressortir notamment que donner le même prix pour des coques contenant des quantités très-différentes de cendres, c'est payer les matières pierreuses contenues dans le charbon, d'où provient le coke le moins pur.

M. Cabry ajoute que dans une même fosse les qualités de charbon varient d'une manière très-notable ; qu'il est plus ou moins sale, ce qui rend nécessaire la faculté de pouvoir admettre des quantités variables de cendres.

M. SPITAEELS répond que s'il est vrai que la qualité du charbon d'une même veine varie, cela n'a pas cependant lieu dans des limites aussi étendues que le suppose M. Cabry ; qu'une veine de charbon donnant de bon coke, ne produit jamais de mauvais coke.

M. Spitaels ajoute que les établissements industriels passent des marchés considérables de coke en stipulant qu'il ne donnera pas plus de 7 p. % de cendres ; que ces marchés s'exécutent sans difficulté et qu'il ne voit pas pourquoi le Gouvernement ne pourrait pas obtenir ce qu'obtient l'industrie privée.

M. MASUI répond que les observations de M. Spitaels sont fort justes, mais qu'il faut cependant tenir compte de cette circonstance que les marchés des établissements industriels sont fondés sur la confiance, tandis que ceux de l'État, par voie d'adjudication publique, sont basés sur la défiance.

M. Masui fait remarquer que le système des primes et des pénalités fonctionne très-bien depuis assez longtemps et a donné de bons résultats.

M. LE PRÉSIDENT, après avoir résumé la discussion, met aux voix la question de principe en ces termes :

Le coke donnant plus de 7 p. % de cendres sera-t-il admis moyennant une retenue à opérer sur le prix d'adjudication ?

Elle est résolue affirmativement par sept voix contre une.

M. le Président prie l'assemblée de fixer les limites entre lesquelles cette admission aura lieu.

M. TESCH propose « de 7 à 9 p. % »

Cette proposition, étant mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Ont pris part aux divers votes émis :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Élias, Loos, Masui, Quoilin, Spitaels et Tesch.

M. MASUI présente les observations que, d'accord avec la commission du combustible, il a à faire au sujet du cahier des charges pour l'adjudication du charbon nécessaire à la fabrication du coke dans les fours de l'État tel qu'il a été modifié par le sous-comité.

M. Masui rappelle d'abord, qu'aux termes du premier paragraphe de l'art. 2, le charbon devra donner du coke réunissant les qualités requises, par une cuisson dans les fours de l'État, dont la durée *maxima* a été laissée à l'appréciation de l'administration ; il propose de la fixer à vingt-quatre heures.

M. SPITAELS déclare que ce nombre d'heures est absolument insuffisant et conduirait nécessairement à la fabrication de cokes trop légers.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP est de la même opinion. Il a insisté depuis longtemps pour qu'on augmentât la durée de la cuisson, de façon à obtenir des produits plus beaux. Il prie M. Masui de mettre sous les yeux du comité, un échantillon du coke que l'on a obtenu dans les fours de Malines par une cuisson de quatre-vingt-dix heures et qui, d'après ce qui lui a été rapporté, est aussi beau que le coke employé en Angleterre.

M. MASUI explique la nécessité où l'on se trouve de limiter le nombre d'heures de la cuisson et il ajoute que dans les fours de l'ancien modèle de l'État, cette durée a toujours été de 24 heures, mais qu'il en sera sans doute autrement dans les fours transformés.

M. QUOILIN pense que le sous-comité ne pourrait pas convenablement se prononcer maintenant sur cette question ; il propose donc d'émettre l'avis suivant :

« Le sous-comité déclare que dans l'état actuel des choses, il n'est pas suffisamment éclairé pour émettre une opinion sur la limite à assigner à la durée de la cuisson du coke, et laisse en conséquence ce soin à l'administration. »

Cette proposition est adoptée par trois voix ; trois membres se sont abstenus.

Ont pris part au vote : MM. Élias, Masui et Quoilin.

Se sont abstenus : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy et Spitaels.

M. MASUI demande la suppression du paragraphe introduit à l'art. 4 (1) dans le but de fixer le poids que doit avoir l'hectolitre de charbon. Il pense que ce paragraphe est inutile.

Cette suppression est admise.

Enfin M. Masui déclare avoir à présenter, en faveur du maintien des primes et pénalités dans le cahier des charges pour la fourniture du charbon destiné à la fabrication du coke, les mêmes raisons que celles qu'il vient de faire valoir à propos de la discussion du cahier des charges relatif au coke à livrer par l'industrie privée.

M. LE PRÉSIDENT prie l'assemblée de décider *si elle maintient pour ce deuxième cahier des charges, les décisions qu'elle a prises au sujet des primes et pénalités qui étaient stipulées dans le premier*, et met cette question aux voix.

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité moins une voix.

Ont pris part au vote : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Élias, Masui, Quoilin et Spitaels.

(1) Voir le procès-verbal n° 35, p. 296.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. QUOILIN fait connaître que dans la dernière réunion de la commission de rédaction, il a été chargé de formuler, d'après les titres II à VII de l'arrêté royal du 1^{er} mars 1852, une proposition pour le chapitre relatif aux nominations, promotions, etc., à introduire dans le projet d'organisation arrêté par le sous-comité, et il demande que la discussion s'établisse, en conséquence, sur le travail qu'il a préparé et communiqué à MM. de Brouwer de Hogendorp et Masui (1).

Cette proposition est admise.

« SECTION 1^{re}. — *Des grades et emplois.* »

Les quatre premiers articles sont adoptés.

« SECTION 2. — *Nominations.* »

Au 1^{er} article, une discussion s'engage sur les conditions d'admission pour les surnuméraires.

L'admission pouvant avoir lieu à dix-huit ans et le tirage au sort pour la milice n'ayant lieu qu'à dix-neuf ans, le sous-comité décide que le § c sera complété par les mots : *s'il a plus de dix-neuf ans* ajoutés à la suite de ceux : *qu'il a satisfait aux lois sur la milice.*

M. DE BROUWER DE HOGENDORP se prononce contre l'admission de surnuméraires aux chemins de fer de l'État. L'honorable membre pense qu'il ne peut en résulter qu'un accroissement du personnel de l'administration au delà de ses besoins.

MM. MASUI et SPITAEELS expriment la même opinion.

M. QUOILIN partage la manière de voir de ces honorables membres sur les embarras que donne le surnumérariat dans les administrations publiques ; mais il pense que si on peut le supprimer au chemin de fer, il n'en est probablement pas de même pour l'administration des postes ; il déclare s'en référer à ce que dira M. Masui à cet égard.

M. MASUI confirme les observations de M. Quoilin.

En conséquence, le sous-comité supprime le surnumérariat en ce qui concerne le chemin de fer et ne le conserve que pour les postes. Le mot *surnuméraire* sera donc remplacé au projet par ceux : *surnuméraire des postes.*

Au 2^e article, M. DE BROUWER DE HOGENDORP exprime le vœu que l'on introduise l'élément militaire au chemin de fer. L'honorable membre voudrait qu'il fût inséré dans l'arrêté d'organisation une disposition en vertu de laquelle le tiers des emplois de gardes-freins, gardes, etc., seraient réservés aux anciens sous-officiers libérés du service ou retraités.

M. QUOILIN entre dans les vues bienveillantes de M. de Brouwer de Hogendorp pour les anciens militaires ; mais il croit qu'il y aurait quelque inconvénient à l'adoption d'une disposition organique dans le sens indiqué par cet honorable membre. Il suffirait, selon M. Quoilin que l'on se bornât à employer le plus possible d'anciens militaires en s'entendant à cet égard avec le Département de la Guerre, comme cela se pratique au Département des Finances.

(1) Voir l'annexe p. 326.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne serait pas éloigné d'admettre la manière de voir de M. Quoilin, s'il ne trouvait pas dans la disposition qu'il propose un moyen de soustraire le chef du Département aux sollicitations.

Il ne voit pas, du reste, qu'il pourrait y avoir un inconvénient à l'introduire dans l'arrêté organique. Il cite à cet égard ce que le gouvernement français a fait pour le service de la police des chemins de fer : il a adopté en faveur des anciens militaires une disposition semblable.

A la suite de cette discussion, il est décidé que l'article dont il s'agit sera conservé, mais qu'il sera complété en ce sens qu'en outre des emplois d'officiers de police, on y indiquera ceux de gardes-freins, gardes-convois, etc., comme devant être donnés de préférence aux anciens militaires.

Le sous-comité adopte également les autres articles de la section 2, ainsi que ceux de la section 3, traitant des « promotions. » Il renvoie la suite de la discussion à sa prochaine séance, fixée au lendemain à 11 heures du matin.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE BROUWER DE HOGENDORP.

ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 39.

Proposition de M. Quoilin.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

SECTION 1^{re}. — DES GRADES ET EMPLOIS.

ART. ... Les emplois, les grades, leur classification hiérarchique et les traitements sont arrêtés comme il suit :

N° D'ORDRE hiérarchique.	GRADES ET EMPLOIS.	CLASSES.	TRAITEMENT	
			MINIMUM.	MAXIMUM.
1	Directeur général.....			
2			
			

ART. ... Les titulaires des emplois compris sous un même numéro d'ordre dans le tableau ci-dessus ont le même rang hiérarchique. -

ART. ... Les fonctionnaires et employés sont subordonnés selon leur rang hiérarchique.

ART. ... Si les fonctionnaires et employés ont le même rang, la préséance, et, le cas échéant, le commandement appartiennent :

a. Au plus ancien dans le grade ou la classe ;

b. Au plus ancien dans le service de l'État, si l'ancienneté dans le grade ou la classe est la même.

ART. ... Il pourra être dérogé à l'art. ... précédent pour des motifs de service.

ART. ... Sont nommés, mis en non-activité et révoqués :

Par le Roi, les fonctionnaires et employés du grade de et au-dessus ;

Par le Ministre, les employés au-dessous du grade de

SECTION 2. — NOMINATIONS.

ART. ... Pour être nommé surnuméraire, le candidat doit prouver :

a. Qu'il est âgé de 18 ans au moins et de 25 au plus ;

b. Qu'il est Belge de naissance ou naturalisé ;

c. Qu'il a satisfait aux lois sur la milice ;

d. Qu'il est de bonnes vie et mœurs ;

e. Qu'il peut fournir le cautionnement exigé pour les fonctions de sous-comptable des deniers de l'État.

ART. ... Sont choisis de préférence, savoir :

Les gardes-convois, parmi les gardes-freins ;

Les facteurs, parmi les agréés ;

Les officiers de police, parmi les anciens militaires, âgés de moins de 35 ans, Belges ou naturalisés.

ART. ... Les gardes-convois et les facteurs doivent avoir 21 ans au moins et 30 ans au plus, et réunir, en outre, les conditions prescrites par les litt. b. c. d. et e. de l'art. ... ci-dessus.

ART. ... Le Ministre déterminera par un arrêté réglementaire :

1° Quels sont les candidats qui doivent subir un examen avant leur nomination ;

2° Le programme des connaissances exigées ;

3° Quels sont les fonctionnaires qui composent les commissions d'examen ;

4° Les mesures d'exécution relatives aux examens.

SECTION 3. — PROMOTIONS.

ART. ... Nul n'est promu à un grade plus élevé, s'il n'a servi au moins deux ans comme titulaire du grade immédiatement inférieur.

De même, nul n'obtient une augmentation de traitement avant deux ans de jouissance du traitement actuel.

ART. ... En principe, l'avancement est accordé à l'ancienneté dans le grade actuel, combinée avec le mérite, le zèle et la bonne conduite.

ART. ... Les promotions ne s'accordent que dans la limite des crédits alloués

par la Législature, des vacances d'emploi, les besoins du service et du traitement affecté à chaque grade ou classe.

ART. ... Les dispositions de l'art. ... concernant les examens qui précèdent les nominations, sont applicables aux promotions.

ART. ... Il pourra être dérogé aux règles qui précèdent pour les nominations et promotions, si l'intérêt de l'administration l'exige, ou s'il s'agit de récompenser des services dont l'importance est constatée ou d'utiliser ceux de personnes qui ont donné des preuves d'une capacité extraordinaire.

Dans ce cas, la nomination ou la promotion fait l'objet d'un arrêté spécial motivé.

SECTION 4. — MESURES DISCIPLINAIRES.

ART. ... Les mesures disciplinaires sont :

- La réprimande ;
- La privation de traitement ;
- La suspension ;
- La non-activité ;
- La dégradation ;
- La révocation.

ART. ... La mise en non-activité, la dégradation et la révocation sont prononcées conformément à l'art. ... (1).

ART. ... Toute suspension entraîne la privation de traitement. Toute mise en non-activité entraîne la perte du tiers du traitement.

ART. ... La privation de traitement pour plus d'un mois, à charge des fonctionnaires ou employés, nommés par le Roi, et leur mise en non-activité pour plus d'un an, sont prononcées par arrêté royal. Les autres le sont par le Ministre.

ART. ... La réprimande est prononcée, savoir :

Par le directeur général, pour les fonctionnaires et employés au-dessus du grade de

Par les directeurs, pour les employés de ce grade et au-dessous.

ART. ... Aucune peine disciplinaire ne sera infligée, avant que le fonctionnaire ou employé inculqué n'ait été entendu dans ses moyens de justification.

SECTION 5. — RÉPARTITION DU PERSONNEL. — ABSENCES. — CONGÉS. — MISSIONS.

ART. ... Le Ministre répartit le personnel entre les différentes branches du service.

Il pourvoit à l'intérim des emplois vacants.

ART. ... En cas d'urgence, les directeurs pourvoient provisoirement aux emplois vacants et en informent, sur-le-champ, le directeur général.

Ils ne disposent, à cet effet, que des agents de leurs services respectifs.

ART. ... Sans préjudice des dispositions actuellement en vigueur sur les privations de traitement, pour congés d'absence, les congés sont accordés, savoir :

(1) Dernier article de la section 1^{re}.

Par le Roi, pour les fonctionnaires et employés nommés par arrêté royal, si le congé est d'un an ou plus ;

Par le Ministre, pour le directeur général et les directeurs, et, si le congé est de plus d'un mois, mais de moins d'un an, pour tous les fonctionnaires et employés ;

Par le directeur général, pour les autres congés.

Toutefois, les directeurs pourront accorder des congés de deux jours et moins, aux employés de leurs services respectifs, sauf à en informer, sur-le-champ, le directeur général.

ART. ... Le Ministre seul autorise les missions à l'étranger.

Ne tombent point sous l'application de cette disposition, les déplacements ordinaires que nécessitent les services internationaux.

SECTION 6. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. ... Avant d'entrer en exercice, les fonctionnaires et employés prêtent le serment prescrit par le décret du Congrès national du 20 juillet 1831.

ART. ... La prestation de serment a lieu :

Entre les mains du Ministre, pour le directeur général et les directeurs ;

Entre les mains du secrétaire général, pour les autres fonctionnaires et employés.

ART. ... Les agents astreints à verser un cautionnement, ne seront installés qu'après l'accomplissement de cette obligation.

ART. ... Les emplois soumis à un cautionnement, sont désignés par arrêté royal.

ART. ... Le Ministre fixe le chiffre des cautionnements.

ART. ... Les fonctionnaires et employés ne peuvent, sans une autorisation du Ministre, gérer un autre emploi salarié par l'État, la province ou la commune ; accepter un mandat électif ; exercer une profession lucrative ; faire par eux-mêmes, par leur épouse, leurs enfants ou toute autre personne interposée, aucune espèce de commerce, ni participer à la direction ou à l'administration d'aucune espèce de société, ou d'établissement industriel ou commercial.

ART. ... Tout fonctionnaire et employé est tenu de résider dans la localité qui lui est assignée.

ART. ... Le Ministre détermine les cas où les fonctionnaires et employés doivent être en uniforme.

SECTION 7. — OUVRIERS AGRÉÉS.

ART. ... Le Ministre peut admettre des agréés dans les services où il est utile d'avoir des agents, ayant pour travail principal celui de l'ouvrier, et pour attribution secondaire celle de l'employé.

ART. ... Le salaire des agréés est de fr. 1-50 à 3 francs par jour. Il est payé mensuellement sur état d'émargement.

ART. ... Les services des agréés ne donnent aucun droit éventuel à la pension, en vertu de la loi générale du 21 juillet 1844.

ART. ... Les agréés contribuent à la caisse des pensions et secours des ouvriers de l'administration.

ART. ... Le Ministre détermine les conditions de leur admission à un emploi effectif et toutes les mesures relatives à leur service.

N° 60.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.**Procès-verbal de la séance du 16 mai 1855.**

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs des chemins de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp, en l'absence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité, abordant son ordre du jour, revient à l'article relatif à l'admission des gardes-freins, gardes-convois, etc., qu'il a examiné dans la séance précédente.

M. TESCH exprime l'opinion qu'en admettant les anciens militaires jusqu'à l'âge de trente-cinq ans, on s'expose peut-être à obérer la caisse des pensions.

M. MASUI partage cette manière de voir ; il fait remarquer, qu'il n'y a avantage à admettre les anciens militaires que s'ils n'ont pas dépassé un premier terme d'engagement, qu'ils ont accompli, en général, vers l'âge de vingt-six à trente ans.

Le sous-comité admettant ces observations, réduit cette limite à trente ans pour l'emploi de garde-convoi, la maintient à trente-cinq pour celui d'officier de police et arrête, en conséquence, la rédaction de cet article de la manière suivante :

« *Sont choisis de préférence, savoir :*

» *Les gardes-convois, parmi les gardes-freins et les anciens militaires âgés de moins de trente ans, belges ou naturalisés.*

» *Les facteurs parmi les agréés.*

» *Les officiers de police parmi les anciens militaires âgés de moins de trente-cinq ans, Belges ou naturalisés. »*

Le sous-comité adopte ensuite les deux derniers articles de la section 1^{re} du projet et passe à la discussion de la section 4, qui traite des « *mesures disciplinaires.* »

Le 1^{er} article est adopté.

Au sujet des 2^e et 3^e articles qui ont rapport, entre autres, à la mise en non-activité, M. Masui fait remarquer que les dispositions faisant l'objet du chap. III de l'arrêté royal du 1^{er} mars 1852, traitant des cadres d'activité, de non-activité et de disponibilité, n'ont été admises qu'après un long examen et qu'elles fonctionnent très-bien ; il demande donc s'il ne conviendrait pas de les maintenir.

M. QUOILIN déclare qu'il ne voit aucune difficulté à ce que ces dispositions

soient intercalées dans le projet que le sous-comité discute, et se rallie à cet égard à l'opinion exprimée par M. Masui.

En conséquence le sous-comité décide que les art. 49 à 57 inclus de l'arrêté précité (1) seront insérés dans ce travail.

Il adopte le 2^e article et supprime au 5^e, les mots : *toute mise en non-activité entraîne la suppression du traitement.*

Les autres articles de la section sont adoptés sans modifications.

« SECTION 5.—*Répartition du personnel.—Absences.—Congés.—Missions.* »

Le 1^{er} article de cette section est adopté.

Au 2^e article les mots : *Les directeurs pourvoient*, sont remplacés par ceux : *Le*

(1) Voici ces articles :

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS RELATIVES AU CADRE DU PERSONNEL.

ART. 49. Le cadre des fonctionnaires et employés des services d'exécution est divisé en trois sections, savoir :

Section d'activité ;
Section de disponibilité ;
Section de non-activité.

ART. 50. La *section d'activité* comprend les agents porteurs d'une nomination royale ou ministérielle et dont les services sont utilisés dans l'une des branches de l'administration.

ART. 51. La *section de disponibilité* comprend :

A. Les fonctionnaires et employés hors d'état de remplir leurs fonctions, par suite de maladies ou d'infirmités temporaires ;

B. Ceux dont les fonctions viendraient à être supprimées ou réunies à un autre service ;

C. Ceux qui obtiendraient un congé à long terme, en vertu d'une autorisation royale.

ART. 52. Les fonctionnaires et employés appartenant à la section de disponibilité, conservent, dans cette position, le rang d'avancement qu'ils occupaient au moment où ils ont cessé leurs fonctions

Cette disposition n'est pas applicable aux fonctionnaires en congé.

ART. 53. Lorsque des vacances d'emploi se présentent dans la section d'activité, elles sont remplies, en général, par les agents en disponibilité, en prenant pour règle l'ancienneté combinée avec l'aptitude spéciale que comporte la position vacante.

ART. 54. Les fonctionnaires et employés formant la *section de disponibilité*, jouissent d'un traitement d'attente fixé comme suit :

A. Pour ceux ayant dix ans ou moins de dix ans de service, la moitié du traitement attaché à leur emploi ;

B. Pour ceux ayant plus de dix ans de service, les deux tiers du traitement attaché à leur emploi.

Cette disposition n'est pas applicable aux agents en disponibilité par suite de congé.

ART. 55. Sont placés dans la *section de non-activité* :

A. Les fonctionnaires et employés suspendus de leurs fonctions, par mesure disciplinaire, pour une période de plus de six mois ;

B. Ceux qui ne rendent pas les services que l'administration est en droit d'exiger de ses agents.

ART. 56. Il peut leur être accordé une partie de traitement qui, dans aucun cas, n'excède la moitié du traitement attaché à leur emploi.

ART. 57. La mise en non-activité est prononcée pour le terme de deux années au plus.

directeur général pourvoit, et les mots : en informent sur-le-champ le directeur général par ceux : en informe sur-le-champ le Ministre.

Le second alinéa de cet article est supprimé.

Les autres articles de la section ne donnent lieu à aucune observation.

« SECTION 6. — *Dispositions générales.* »

Le 1^{er} article de cette section est adopté.

Les mots : *et les percepteurs* sont ajoutés à la fin du premier alinéa du 2^o article.

En outre, sur l'observation qu'il pourrait y avoir quelque inconvénient à astreindre tous les employés des provinces à prêter serment à Bruxelles, entre les mains du secrétaire général, le sous-comité ajoute à cet article un dernier alinéa conçu comme il suit :

« *Toutefois, le Ministre peut déléguer un autre fonctionnaire pour recevoir le serment des agents dans les provinces.* »

Tous les autres articles de cette section sont successivement admis.

Arrivant à la dernière section du projet, traitant « *des agréés,* » le sous-comité, après une longue discussion sur le degré d'utilité des agents de cette catégorie, les abus auxquels leur admission donne lieu et les moyens d'y remédier, décide que cette section sera supprimée et fera, s'il y a lieu, de même que les dispositions concernant les ouvriers, l'objet d'un arrêté spécial.

L'ordre du jour est épuisé.

M. MASUI dépose un projet de tableau indiquant la marche des convois pour la période d'été.

Le sous-comité charge M. de Brouwer de Hogendorp de l'examiner.

La séance est levée à 4 heures 1/2.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 61.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 18 mai 1855.

ORDRE DU JOUR : *Examen de propositions relatives au renouvellement d'un certain nombre de machines locomotives.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp, en l'absence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, MASUI, QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire.*

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a communiqué au comité,

pour examen et avis, deux lettres de M. l'inspecteur général Cabry, contenant diverses propositions relatives au renouvellement d'un certain nombre de machines locomotives.

M. le président donne lecture de ces lettres.

Après une courte discussion, le sous-comité charge M. de Brouwer de Hogendorp de l'examen de ces propositions et de lui présenter, à ce sujet, un rapport à la prochaine séance, fixée au lundi 21 de ce mois, à 11 heures du matin.

La séance est levée à 11 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 62.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 21 mai 1855.

Ordre du jour : *Examen d'une proposition relative au renouvellement d'un certain nombre de locomotives ;*
Examen d'une proposition ayant pour objet la construction d'un certain nombre de wagons à bagages et de wagons fermés à marchandises.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp en l'absence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, LOOS, QUILIN, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Les procès-verbaux des trois séances précédentes sont approuvés.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a transmis au comité pour examen et avis, une proposition concernant l'achat d'un certain nombre de bandages Lowmoor destinés à des essais comparatifs à faire avec des bandages à commander à des établissements du pays.

Le sous-comité charge M. de Brouwer de Hogendorp d'examiner cette proposition et de lui présenter un rapport dans une prochaine séance.

M. le président informe l'assemblée que M. le Ministre a accepté les offres que M. Mac Connell a faites, ensuite de la demande qui lui a été adressée pour la fourniture de ses plans de locomotive ; que cet ingénieur vient d'écrire qu'il enverra dans une quinzaine de jours, accompagnés d'une spécification, les plans

principaux, qui permettront à l'industriel qui devra les exécuter, de mettre immédiatement la main à l'œuvre, et qu'il fera parvenir tous les autres plans dans le délai d'un mois.

Abordant le premier objet à l'ordre du jour, M. le président déclare que pour mettre le sous-comité à même d'émettre en parfaite connaissance de cause un avis sur la proposition de M. l'inspecteur général Cabry, relative au remplacement d'un certain nombre de locomotives par des machines nouvelles que l'on monterait à l'arsenal de Malines ou dans les ateliers des stations, il a cru indispensable de savoir à quel chiffre s'élèverait la dépense à résulter de l'achat de toutes les pièces d'une machine, d'une part, et de la main-d'œuvre de montage, d'autre part ; qu'il a demandé des renseignements à cet égard et qu'il ne pourra, en conséquence, présenter son rapport que dans une séance ultérieure.

M. le président fait remarquer ensuite, au sujet du second objet à l'ordre du jour (la continuation de la discussion sur les wagons à bagages et wagons fermés à marchandises, que l'administration propose de mettre en adjudication publique) que le sous-comité ne pourrait pas utilement s'en occuper en l'absence de M. Mausui et il propose, en conséquence, de le renvoyer à la prochaine séance.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 11 heures $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 65.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 21 mai 1855.

Ordre du jour : *Examen du tableau de la marche des convois pour la période d'été.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp en l'absence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, LOOS, QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que le tableau de la marche des convois pour la période d'été, soumis à l'examen du comité, ne concerne que les trains de voyageurs ; il fait remarquer que quoique le service, tel qu'il est proposé, ne pré-

sente, comparé à l'organisation actuelle des trains, aucune différence, il est cependant indispensable, pour que le comité puisse émettre un avis sur cette proposition, avec connaissance de cause, que la marche des convois de marchandises, pendant la même période, lui soit communiquée.

M. le président fait voir, en effet, par des exemples, que l'organisation des convois de marchandises peut avoir une influence très-grande sur la marche régulière des trains de voyageurs. Il propose donc au sous-comité de demander ce renseignement à l'administration.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 12 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 64.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 29 mai 1855.

Ordre du jour : *Rapport de M. de Brouwer de Hogendorp sur la proposition de M. l'inspecteur général Cabry, relative au renouvellement partiel ou total de vingt-trois locomotives.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITABELS et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a communiqué au comité, pour examen et avis :

- 1° Deux projets pour la gare couverte de la station de Borgerhout, à Anvers;
- 2° Une proposition relative à la construction à la station du Nord, à Bruxelles, de grillages, et de murs destinés à servir, en même temps, d'appui à des toitures de hangars à voitures et de clôture le long des rues du Progrès et de Brabant.

M. le président propose de passer immédiatement à l'examen de ces projets.

Cette proposition est adoptée ; en conséquence, M. le président met en discussion les projets de gare pour la station de Borgerhout, à Anvers.

M. MASUI donne sur ces plans quelques explications verbales.

La gare proposée aura 100 mètres de longueur sur 21^m,80 de largeur ; elle cou-

vrira trois voies et deux trottoirs ou quais pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Les deux voies les plus rapprochées du bâtiment seront affectées au service des convois de l'État, et la troisième, à celui des convois de la ligne de la Hollande, ou bien elle sera utilisée au stationnement des voitures de réserve.

M. DE MAN D'ATTENRODE demande s'il est bien entendu que la compagnie du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam ne sera admise à faire usage de la gare de la station du chemin de fer de l'État, que moyennant indemnité.

M. MASUI répond affirmativement.

Après quelques nouvelles observations sur la destination des trois voies proposées et notamment sur l'utilité d'en augmenter le nombre, le sous-comité, constatant qu'il ne serait point possible de le faire en diminuant la largeur des trottoirs sans réduire ceux-ci à des dimensions insuffisantes, admet en principe, la disposition proposée.

M. LE PRÉSIDENT fait donner lecture du rapport de M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet, à l'appui des deux projets soumis à l'examen du comité.

D'après les deux combinaisons, la toiture se composerait d'une seule travée s'appuyant, d'une part, sur le bâtiment des recettes en construction, et d'autre part, sur une rangée de colonnes en fonte à établir.

La couverture serait faite en zinc et verre ; mais d'après le projet n° 1, elle serait supportée par des arcs en tôle à doubles T retenus par des tirants, tandis que, selon le projet n° 2, elle serait soutenue par des fermes composées d'arbalétriers en bois avec tirants, bielles et tiges pendantes en fer.

La dépense à laquelle l'exécution du premier de ces projets donnerait lieu est évaluée à 92,000 francs et celle du second à 78,500 francs.

Après avoir examiné les avantages qu'offrent les deux systèmes de charpente et considérant surtout que si le comble en fer et bois coûterait moins cher d'établissement que la gare construite entièrement en fer, il y a lieu toutefois de tenir compte des frais d'entretien, lesquels seraient moins élevés pour le projet n° 1 que pour le projet n° 2, le sous-comité se prononce, à l'unanimité, pour l'adoption du premier.

M. DE MAN D'ATTENRODE demande si le projet de distribution du bâtiment des recettes en construction à la station d'Anvers, est combiné de manière à permettre au public de pénétrer sous la gare sans passer par les salles d'attente.

M. MASUI répond négativement.

M. DE MAN D'ATTENRODE fait ressortir le désagrément résultant, pour les voyageurs, du passage continu du public par les salles d'attente et il insiste pour que l'on ménage, dans le bâtiment d'Anvers, une communication séparée avec l'intérieur de la gare.

Le sous-comité, appuyant cette observation, prie M. Masui d'examiner si la distribution admise pour ce bâtiment permettra d'y faire droit.

M. LE PRÉSIDENT met la deuxième communication adressée au comité, en discussion.

M. MASUI expose les difficultés que l'administration a rencontrées quand elle a voulu faire construire à la station du Nord, des murs de clôture qui devaient

servir en même temps d'appui à des hangars à voitures : les voisins ont réclamé en prétextant que ces murs leur enlèveraient la vue de la station ; et ces réclamations ont eu pour conséquence l'ajournement des travaux dont l'adjudication avait eu lieu.

M. Masui ajoute que l'utilité de ces hangars ne peut pas être contestée puisqu'un grand nombre de voitures restent, toutes les nuits, exposées en plein air dans la station ; et qu'en outre, il est nécessaire de clôturer celle-ci plus convenablement, afin de mettre un terme aux vols qui s'y commettent.

L'honorable membre fait voir aussi que d'après la proposition soumise à l'examen du comité, on ne construirait des murs de clôture que là où des hangars doivent être adossés, et que sur les autres points, la station serait fermée par des grillages en fer.

Sur l'interpellation d'un membre, M. Masui déclare qu'il ne s'agirait, quant à présent, que de la construction des clôtures proposées le long des rues du Progrès et de Brabant et d'un seul des deux hangars ; il déclare également que des fonds ont été réservés pour cet objet, sur le crédit de 4,880,000 francs.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'une note inscrite par M. le Ministre sur une pièce du dossier, par laquelle ce haut fonctionnaire pose la question de savoir s'il convient d'adopter un grillage coûtant 175 francs par mètre courant, alors que la construction d'un mur à panneaux n'occasionnerait qu'une dépense de 75 francs par mètre courant.

Le sous-comité exprime l'opinion qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter aux réclamations élevées contre l'établissement de ces murs, et après quelques nouvelles observations présentées par plusieurs membres, notamment par M. Quoilin qui fait remarquer que pour donner au Gouvernement la force de résister à de nouvelles réclamations, il conviendrait d'abriter la question des clôtures derrière une question d'utilité telle que la construction des hangars, le sous-comité émet à l'unanimité, l'avis qu'il y a lieu :

- 1° De construire un hangar à voitures à la station du Nord, à Bruxelles ;
- 2° De clôturer la station tant du côté de la rue de Brabant que vers la rue du Progrès, par des murs, à l'exclusion des grillages proposés.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. DE BROUWER de HOGENDORP donne lecture de son rapport sur les propositions de M. l'inspecteur général Cabry, relatives à vingt-trois locomotives à renouveler en tout ou en partie.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» M. le Ministre a soumis à votre examen et avis deux rapports de M. l'inspecteur général Cabry, portant la date des 5 et 11 mai et concernant vingt-trois locomotives qui exigent de grandes réparations.

» D'après ce fonctionnaire, les machines nos 13, 25, 55, 59, 109 et 112 doivent être démolies et remplacées par des machines neuves ; les machines nos 45, 59 et 92 doivent être totalement reconstruites et les nos 18, 42, 71, 119, 150, 159 et 160 exigent également une reconstruction totale, sauf le corps de la chaudière à laquelle il propose de donner une longueur de 5^m,10.

» Les machines n^{os} 148, 150, 152, 156, 165, 166 et 174 ont besoin, d'après M. Cabry, de nouvelles boîtes à feu et de nouveaux tubes bouilleurs.

» M. l'inspecteur général propose de faire construire les six machines destinées à remplacer celles qui seront démolies soit d'après un type indiqué par lui, soit sur les plans des machines Walschaerts.

» Déjà, dans une autre séance, vous avez donné votre avis sur le type à adopter pour les machines à voyageurs et vous avez demandé que deux des machines dont il est question, fussent reconstruites d'après ce modèle.

» Vous avez donné la préférence à la machine Walschaerts. En effet, les locomotives construites sur les plans de ce chef d'atelier ont une supériorité incontestable sur toutes les machines pour le service des voyageurs que le chemin de fer possède aujourd'hui. Les expériences faites depuis plusieurs années avec les n^{os} 115 et 131 ont démontré que les machines établies sur ce type font un excellent service, que leur mécanisme ne se déränge pas, qu'elles exigent peu de réparations et que leur consommation est très-économique. Leur mécanisme est simple et d'un accès facile et les conditions générales de leur construction sont excellentes.

» Je pense donc, Messieurs, que vous persisterez dans votre premier avis et que vous conseillerez à M. le Ministre de faire construire les six machines dont il est question sur les plans de M. Walschaerts.

» En ce qui concerne les dix machines qui exigent, d'après M. Cabry, une reconstruction totale, vous partagerez assurément l'avis de ce fonctionnaire sur la nécessité indispensable qu'il y a de prescrire un modèle sur lequel ces reconstructions seront faites et d'interdire tout changement aux plans arrêtés par l'administration. Aujourd'hui chaque ingénieur, chaque chef d'atelier se faisant un système pour son propre usage, on ne trouve pas, parmi les machines renouvelées, deux locomotives exactement semblables ; la diversité s'étend jusqu'à la longueur des essieux et au diamètre des fusées. Il en résulte nécessairement des lenteurs considérables dans les réparations, une grande augmentation dans les dépenses d'entretien et plus d'approvisionnements. Si on veut de l'économie, il faut rendre les pièces de rechange applicables au plus grand nombre de machines possible.

» M. Cabry propose, par conséquent, de faire reconstruire les dix machines dont il s'agit d'après les plans de la machine n° 94.

» Je pense que vous n'accueillerez pas cette proposition ; la machine n° 94 ne peut pas être considérée comme un bon type.

» On s'applique actuellement à donner aux manivelles de l'essieu coudé une grande force, parce que la forme de cette partie de l'essieu la rend peu propre à la résistance. Or, les longerons intérieurs dont il est fait usage dans cette locomotive empêchent de donner aux manivelles une force capable de résister longtemps à l'action de la bielle motrice et aux flexions qui résultent de l'instabilité de la machine. Les locomotives à quatre longerons exigent généralement un renouvellement très-fréquent de l'essieu moteur, qui se casse dans le coude de la manivelle. Le n° 94 n'a pas fait exception. L'emploi de ressorts additionnels a été un remède inefficace.

» Il y a d'autres défauts de détail dans cette machine : ainsi les secteurs du changement de marche ne sont suspendus que d'un côté, ce qui occasionne une

usure latérale et une fatigue très-grande aux secteurs, aux tringles de suspension et aux colliers d'excentrique ; ainsi encore la disposition de quatre excentriques placés au milieu de l'essieu entre les deux longerons, présente des inconvénients ; elle rend cette partie des machines, qui nécessite beaucoup de soins, d'un accès difficile. Enfin l'ensemble de ses organes mécaniques n'est pas assez simple.

» Ce n'est donc pas la locomotive n° 94 que vous conseillerez à M. le Ministre d'adopter comme type pour ces reconstructions.

» M. Cabry dit, en faveur de sa proposition, que l'on pourrait, dans le cas qu'elle fût adoptée, remployer quelques pièces du mouvement et conserver les longerons intérieurs. J'ai de la peine à me rendre compte de cette affirmation : quant aux longerons, ils devront être allongés et la modification qu'ils auront à subir, coûtera aussi cher que si on les remplaçait par un longeron neuf. En ce qui concerne les pièces du mouvement, elles ne me semblent pas susceptibles de remploi. Ces pièces, à moins de provenir de machines établies sur le type du n° 94, ne peuvent pas s'adapter à ce modèle ; le mécanisme de la distribution dans ces machines, est entièrement différent de celui que propose M. Cabry. Quelle est donc l'importance des pièces qui pourraient être utilisées ? Il est fâcheux que M. l'inspecteur général ne l'ait pas indiqué. Dans la machine n° 94, toutes les parties sont neuves, sauf une portion du corps cylindrique, les roues et l'essieu coudé (1).

» Les renouvellements se sont faits généralement jusqu'ici d'une manière défectueuse. Lorsqu'une machine était usée dans ses principaux organes, au lieu de la réformer complètement et de la remplacer par une machine construite d'après les meilleurs plans, on s'efforçait d'utiliser un petit nombre de pièces de la machine condamnée, un bout de chaudière, des longerons, etc. Ce remploi avait des résultats fâcheux. Pour utiliser une pièce valant quelques centaines de francs, on était obligé d'adopter un ensemble vicieux ; ainsi l'emploi d'une portion de la chaudière empêchait de donner un diamètre suffisant au corps cylindrique ; pour tirer parti des vieux longerons, on s'obligeait à adopter un mécanisme compliqué et d'un accès difficile ; souvent la force des pièces anciennes n'était pas en rapport avec celle des pièces nouvelles et il en résultait des réparations fréquentes.

» M. Cabry voudrait continuer à suivre ces anciens errements contre lesquels vous vous êtes déjà prononcés à diverses reprises et que le conseil consultatif a considérés comme une des causes de l'infériorité de notre matériel roulant.

» A mon avis, les machines nos 43, 59 et 92 devraient donc, comme les six machines dont j'ai parlé en premier lieu, être remplacées par des locomotives neuves. Les roues, les essieux et toutes les parties susceptibles de remploi ne devraient être utilisées que pour des machines de même modèle qui auraient à subir des réparations.

(1) M. Cabry ajoute à l'appui de sa proposition qu'on pourrait faire emploi des cylindres avec chapelles tenus en réserve au magasin central. Je pense que M. Cabry se trompe : il n'y a pas au magasin central de cylindres que l'on pourrait employer pour ces nouvelles machines.

» Cet avis est d'ailleurs conforme à une résolution que vous avez prise précédemment.

» D'après le rapport de M. Cabry, le corps des chaudières des machines n^{os} 18, 42, 71, 119, 130, 139 et 160 paraît encore être en bon état, tandis que les autres organes principaux en seraient complètement usés. Peut-être conviendra-t-il, non pas de transformer ces machines, mais de les réparer au moyen de parties empruntées soit aux neuf machines dont je vous ai entretenus ci-dessus, soit à d'autres. Le diamètre de ces chaudières est généralement trop petit pour qu'elles puissent recevoir un nombre de tubes suffisant. On peut obtenir une amélioration de ces machines en allongeant les chaudières; seulement cette amélioration ne vaudra pas les 33,000 francs que M. Cabry propose d'appliquer à chacune d'elles.

» M. l'inspecteur général propose enfin de remplacer le foyer intérieur et les tubes bouilleurs des n^{os} 148, 150, 152, 154, 165, 166 et 174.

» La dépense est évaluée à 13,000 francs par machine, ce qui me fait croire qu'on maintiendra les dimensions actuelles de ces foyers dans le sens de leur longueur. Or, si ces machines sont en partie, comme je le suppose, des machines à marchandises, il est indispensable, si on veut en obtenir un bon service, d'augmenter l'étendue de la surface de chauffe directe en allongeant les foyers, ce qui nécessitera un travail important à l'enveloppe extérieure.

» J'arrive maintenant au mode d'exécution.

» Les machines qui doivent être reconstruites seront-elles commandées à l'industrie privée ou bien se bornera-t-on à commander au dehors les pièces principales et le montage s'en fera-t-il dans les ateliers de l'État?

» M. l'inspecteur général se prononce en faveur de ce dernier mode. Il puise ses motifs dans l'impossibilité où se trouvent les principales usines de livrer des machines complètes dans un temps rapproché.

» J'ai été touché par cette considération et j'ai recherché, par conséquent, quelles seraient les pièces que l'on pourrait commander à l'industrie et quelle serait la somme du travail qui resterait à faire par les ateliers de l'État.

» Les pièces à fournir par l'industrie privée seraient :

- » 1^o La boîte à feu avec tirants,
- » 2^o Les tubes,
- » 3^o Les chaudière, boîte à fumée et cheminée,
- » 4^o Les pompes alimentaires,
- » 5^o Les cylindres,
- » 6^o Les guides des tiges de piston,
- » 7^o L'essieu moteur,
- » 8^o Les bielles motrices,
- » 9^o Le châssis et les supports de la chaudière,
- » 10^o Le longeron intérieur,
- » 11^o Les ressorts, colliers et tirants,
- » 12^o Les buttoirs,
- » 13^o Les essieux et les roues,
- » 14^o Quelques petits objets, tels que soupapes de sûreté, sifflet, manomètre, etc.

» La valeur de ces pièces serait d'environ 35,700 francs.

» La valeur des matières à mettre en œuvre par les ateliers de l'État n'excéderait pas 2,500 francs et le travail à faire ne s'élèverait pas à plus de 7,000 francs.

» J'évalue le coût de chaque machine à 45,000 francs.

» En bornant ainsi le travail des ateliers de l'État à la fabrication d'une partie de l'appareil moteur et au montage des pièces, la machine sera réellement le produit de l'industrie privée et on aura, en outre, cet avantage marqué de pouvoir diviser les commandes de l'État entre un plus grand nombre d'industriels.

» Mais il est nécessaire que la partie du travail à faire dans les ateliers du chemin de fer, soit faite à Malines. Ce n'est que dans les ateliers de l'arsenal que l'outillage permette de faire ce travail d'une manière économique.

» Je me résume donc en vous proposant, Messieurs, d'émettre l'avis :

» 1° Qu'il convient de remplacer les machines nos 13, 25, 55, 56, 109, 112, 45, 59 et 92 par des locomotives neuves dont toutes les parties, sauf une portion du mécanisme, seraient commandées à l'industrie privée, en répartissant par groupes les pièces qui doivent être livrées par le même fournisseur ;

» 2° Qu'il serait bon de faire quelques réparations aux machines nos 18, 42, 71, 119, 130, 159 et 160 afin d'en tirer le meilleur parti possible, sans toutefois faire des dépenses de renouvellement ;

» 3° Qu'en ce qui concerne le remplacement des boîtes à feu dans les machines nos 148, 150, 152, 154, 165, 166 et 174, il convient d'examiner si l'étendue de la surface de chauffe de ces machines ne doit pas être augmentée.

» Au surplus, vous jugerez sans doute utile d'examiner toutes ces machines avant que les travaux à y effectuer soient définitivement arrêtés.

» *Le rapporteur,*

» DE BROUWER DE HOGENDORP. »

Les conclusions de ce rapport sont adoptées à l'unanimité.

Le sous-comité décide qu'il fixera, à la fin de la séance, un jour pour procéder à la visite d'une première partie de ces machines.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait un rapport verbal sur la proposition soumise à l'examen du comité concernant des essais comparatifs à faire entre des bandages Lowmoor, d'une part, et des bandages des usines de Couillet, de Seraing et d'Ougrée, d'autre part.

L'honorable membre expose que le but en est principalement d'engager les industriels du pays à améliorer leurs fers à bandages, et qu'à cet effet, en leur faisant la commande spéciale proposée, l'administration les préviendrait que leurs fournitures seraient destinées à ces essais comparatifs.

Les bandages à éprouver seraient placés, par moitié, sur les mêmes locomotives à six roues accouplées.

M. de Brouwer de Hogendorp conclut à ce que le sous-comité émette un avis favorable à cette proposition ; toutefois, il demande s'il est bien nécessaire de commander trente bandages aux établissements du pays, alors qu'on n'en achètera que douze de Lowmoor. Il fait surtout cette question parce qu'il sait que M. le

Ministre est très-disposé à donner suite à cette proposition, mais qu'il hésite cependant à le faire à cause de l'élévation de la dépense qui est évaluée à 30,000 francs.

M. SPITAEELS se prononce en faveur de ces essais. Il pense que l'on a évalué les bandages Lowmoor à un prix trop élevé; il recommande à M. Masui de s'adresser directement à cet industriel et non à un intermédiaire.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP appuie cette observation.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que le sous-comité a deux questions à résoudre : la question de principe d'abord, la question du nombre ensuite. Il met la première aux voix en ces termes :

Y a-t-il lieu de procéder à des essais comparatifs entre des bandages Lowmoor, et des bandages fabriqués dans des établissements du pays ?

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

M. le Président met en discussion la question du nombre.

M. SPITAEELS pense que le nombre de bandages que l'administration demande à pouvoir commander en Belgique n'est pas proportionné à celui des bandages à acheter en Angleterre; qu'il suffit, au point de vue des essais proposés, qu'il y en ait un égal nombre des deux espèces. L'honorable membre propose en conséquence de diminuer le premier et d'augmenter le second.

S'occupant ensuite plus spécialement des essais, M. Spitaels fait observer qu'il est nécessaire, pour qu'ils soient faits dans de bonnes conditions, que des bandages belges d'une même usine soient placés ensemble, trois par trois, à une machine ayant trois bandages anglais.

M. MASUI croit que, pour ne pas mettre les établissements auxquels on demandera des bandages, dans des conditions de fabrication trop désavantageuses, il est convenable de donner une certaine importance aux commandes à leur faire, sauf à ne prendre dans ces commandes, pour les essais, que les bandages nécessaires.

L'honorable membre fait remarquer en outre, qu'il conviendrait pour rendre ceux-ci plus complets, de comparer les bandages belges de cette fabrication spéciale que l'on a en vue, aux bandages ordinaires en usage sur le chemin de fer de l'État.

M. DE MAN D'ATTENRODE demande, d'après l'explication que vient de donner M. Masui, si les établissements du pays pourront fabriquer, d'une manière courante, des bandages d'aussi bonne qualité que ceux qu'ils livreront pour ces essais.

M. SPITAEELS répond affirmativement. Il rappelle à cet égard à M. Masui que M. Sauvage, ingénieur de la traction sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg, leur a déclaré qu'il était parvenu à obtenir des bandages fabriqués en France, valant ceux de Lowmoor, et à se passer complètement de ceux-ci qu'il employait d'abord en grande quantité. L'honorable membre ne doute point que ce que l'on a pu faire en France, on pourra l'obtenir également en Belgique.

Après quelques nouvelles observations présentées par plusieurs membres, le sous-comité fixe, à l'unanimité, à vingt-quatre les bandages Lowmoor à commander, et au même nombre ceux à demander aux établissements du pays.

M. NERENBURGER fait remarquer qu'au lieu de placer les bandages d'une même usine du même côté de la machine, il serait préférable de les alterner avec ceux

auxquels on les compare, tout en conservant sur un même essieu deux bandages de provenance différente.

Le sous-comité adopte cette disposition.

M. MASUI demande s'il est bien entendu que les bandages à commander aux usines de Couillet, de Seraing et d'Ougrée coûteront plus cher que les bandages ordinaires et que leur prix pourra être aussi élevé que celui des bandages Lowmoor.

Le sous-comité admet cette observation.

Le sous-comité décide ensuite qu'il ne visitera que les machines qui, d'après les conclusions de M. de Brouwer de Hogendorp, doivent être réparées, et qu'il s'occupera de cet examen, lundi prochain 4 juin.

La séance est levée à 4 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 65.

S O U S - C O M I T É D E L' E X P L O I T A T I O N .

Procès-verbal de la séance du 30 mai 1855.

Ordre du jour : *Heures de départ et d'arrivée des trains de voyageurs pendant la période d'été ;
Communication du projet de M. Masui, concernant le cadre et les traitements du personnel ainsi que les dispositions transitoires.*

La séance est ouverte à 11 heures^{1/4} du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Les procès-verbaux des deux séances précédentes sont approuvés.

M. LE PRÉSIDENT, mettant en discussion le premier objet à l'ordre du jour, donne la parole à M. de Brouwer de Hogendorp.

Cet honorable membre déclare qu'il n'est pas encore à même de présenter son rapport sur le projet de tableau des heures de départ et d'arrivée des trains de voyageurs, parce qu'il n'a pas reçu jusqu'à présent communication du projet relatif au service des convois de marchandises pour la même période.

Entrant toutefois dans quelques détails, M. de Brouwer de Hogendorp énumère les différences très-peu nombreuses que présente le tableau proposé comparé au service actuel; il indique les améliorations qui y sont apportées et émet quelques observations critiques au sujet de certains convois et notamment de celui partant de la station de Tournai à midi et demi. Il rappelle qu'un membre de la Chambre a souvent signalé le trop long intervalle laissé entre ce train et le précédent, quittant cette station à 7 heures 50 minutes du matin. M. de Brouwer de Hogendorp demande si l'on ne pourrait pas faire partir le deuxième convoi plus tôt.

M. MASUI donne, à cet égard, des explications circonstanciées qui permettent au sous-comité de se rendre compte des motifs qui obligent l'administration à fixer à l'heure indiquée, le départ de ce train, qui est en correspondance avec celui partant de Calais à 7 heures 45 minutes du matin.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP signale ensuite le convoi mixte, partant d'Ostende à 5 heures de l'après-midi, passant à Gand à 5 heures 45 minutes et arrivant à Malines à 8 heures 45 minutes du soir, comme donnant lieu à des plaintes nombreuses de la part du public. Il fait remarquer que c'est le seul convoi de cette espèce que l'administration ait maintenu et il en demande la suppression.

M. MASUI expose les principes qui guident l'administration dans l'organisation des convois de voyageurs; elle en admet de trois espèces :

Les trains express qui ne s'arrêtent que dans les stations les plus importantes;

Les trains ordinaires s'arrêtant dans toutes les stations, donnant un certain nombre de voyageurs;

Et les convois mixtes desservant toutes les localités intermédiaires.

M. Masui ajoute que, considérés au point de vue des longs parcours pour lesquels ils ne sont pas organisés, ces derniers constituent évidemment de mauvais convois, tandis que pour les relations de station à station, ils rendent des services incontestables au public. L'honorable membre pense toutefois que l'on pourrait se borner à ne donner aux convois mixtes que des voitures de deuxième et de troisième classe.

MM. SPITAEELS et TESCH appuient les observations de M. Masui. M. Spitaels notamment insiste sur les avantages résultant pour le voyageur à petit parcours de l'adjonction de une ou deux voitures à voyageurs aux convois de marchandises qui forment ainsi pour le public des convois supplémentaires.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que s'il ne s'agissait que de une ou de deux voitures à voyageurs placées dans les trains de marchandises, il n'aurait absolument aucune objection à présenter contre une pareille mesure, mais il n'en est pas ainsi pour celui qu'il a signalé à l'attention du sous-comité. Il se compose généralement d'un grand nombre de voitures de cette espèce et l'honorable membre a vu quelquefois quarante à cinquante personnes amenées par ce train, dans la station de Malines, se plaignant de sa marche lente et irrégulière. Il fait remarquer que les voyageurs revenant de la ligne de l'Ouest pour se rendre à Louvain ou à Tirlemont, sont obligés de prendre ce train s'ils ne veulent pas arriver chez eux à une heure fort avancée de la nuit.

M. de Brouwer de Hogendorp ajoute qu'il y a peu d'économie à transporter les voyageurs de cette manière, que les voyageurs ne tenant pas compte de ce qu'ils sont transportés par des trains de marchandises qui leur offrent des facilités sup-

plémentaires, se plaignent du service et, qu'en conséquence, il vaudrait mieux supprimer les trains mixtes.

Après quelques nouvelles observations, présentées sur les inconvénients et les avantages des convois mixtes, M. le président prie M. Masui de dire au sous-comité d'abord, si le train qui fait l'objet de la discussion est nécessaire pour le transport des marchandises et puis, s'il est utile pour le mouvement des voyageurs de station à station.

M. MASUI déclare que ce convoi est nécessaire pour le transport du poisson, d'Ostende vers l'intérieur du pays, et qu'il serait impossible de le supprimer ; il ajoute qu'il est fort utile pour le transport des voyageurs à petite distance, mais qu'il croit qu'on pourrait renoncer à y mettre des voitures de première classe.

Cette observation est appuyée par la plupart des membres de l'assemblée.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que puisque la nécessité de ce convoi n'est pas contestée, on pourrait mettre fin à cette discussion en admettant la proposition de M. Masui de n'y introduire que deux classes de voitures à voyageurs.

Cette proposition est adoptée.

Il est entendu ensuite que pour continuer l'examen du projet de tableau des heures de départ et d'arrivée des convois, M. de Brouwer de Hogendorp se mettra en rapport avec les fonctionnaires chargés de ce travail.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait remarquer à M. Masui que pour lui faciliter cet examen il conviendrait qu'il lui fût remis un tableau géométrique de la marche des convois comme il en existe à l'administration, et il le prie, en conséquence, de lui faire cette communication.

M. LE PRÉSIDENT rappelant que le transport des voyageurs par des trains express se paye plus cher parce que ces trains marchent plus vite, prie M. de Brouwer de Hogendorp d'examiner si, sous ce rapport, dans l'organisation proposée des convois, on a respecté le vœu de la loi qui a autorisé le Gouvernement à les établir.

Le sous-comité aborde le second objet à l'ordre du jour.

M. MASUI dépose un tableau indiquant le cadre du personnel qu'il propose d'adopter.

Il en est donné lecture.

MM. DE BROUWER DE HOGENDORP et QUOILIN font remarquer que le travail fourni par M. Masui est incomplet et s'écarte, en outre, des principes admis par le sous-comité pour la réorganisation des services de l'administration.

M. QUOILIN rappelle, à cet égard, la demande qu'il a faite dans la séance du 11 avril dernier, et d'après laquelle M. Masui était prié de communiquer au sous-comité :

- 1° La qualification dans l'ordre hiérarchique de tous les fonctionnaires et employés de l'administration ;
- 2° Le nombre dans chaque grade ou classe ;
- 3° Le traitement *minimum* et *maximum* par grade et classe ;
- 4° La répartition de ces agents entre les divers services.

Après une courte discussion il est entendu que M. Masui s'occupera de la rédaction de ce travail en indiquant le personnel actuel dont se compose l'administration, le personnel nécessaire, en partant des principes admis par le sous-comité

pour la réorganisation, et le personnel qui, dans l'opinion de M. Masui, est indispensable à la marche du service dans la situation actuelle.

M. MASUI produira successivement ce travail pour les différentes directions et en remettra une première partie dans la prochaine séance du sous-comité fixée au mercredi 6 juin.

La séance est levée à 4 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
B^{en} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 66.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la réunion du 4 juin 1855.

Ordre du jour : *Examen des machines locomotives à renouveler et à réparer.*

Le sous-comité se réunit à midi, à Braine-le-Comte, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, MASUI, QUOLIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

MM. l'ingénieur en chef directeur Poncelet et l'ingénieur chef de service Fischer assistent à la réunion.

Le sous-comité procède à l'examen de la machine n° 18, comprise parmi celles que M. l'inspecteur général Cabry propose de reconstruire en ne conservant que le corps cylindrique de la chaudière qui serait porté à 3^m,40 de longueur et quelques pièces du mouvement, ainsi que la partie des longerons intérieurs, les roues et les essieux susceptibles de emploi.

La dépense qu'occasionneraient ces travaux est évaluée à 35,000 francs.

M. FISCHER appelé à donner son avis sur ce qu'il conviendrait de faire à cette machine pour la placer dans de bonnes conditions, dit qu'il serait avantageux d'en allonger la chaudière.

M. FISCHER ajoute, en ce qui concerne la dépense à laquelle donnerait lieu cette modification en même temps que les réparations à faire aux diverses parties de cette machine, qu'on ne pourra la fixer exactement que quand, par le démontage, on aura pu voir quelles sont les pièces à renouveler ou à réparer, mais que le mouvement, les longerons, la boîte à fumée, les roues et les essieux se trouvant en bon état, il croit pouvoir assurer qu'elle ne dépassera pas 15,000 francs.

Sur l'interpellation d'un membre, M. Fischer répond que cette machine n'a que 109 tubes bouilleurs, mais qu'on pourrait en ajouter une rangée à la partie supérieure de la chaudière.

A la suite de cet examen, le sous-comité émet, à l'unanimité, l'avis qu'il y a lieu, en démontant cette machine, de faire un devis des réparations qu'elle devra subir; que si en y ajoutant la dépense pour l'allongement de la chaudière, ce devis ne dépasse pas 18,000 francs, il convient de procéder à cette reconstruction; que si au contraire il dépasse cette somme, l'on doit se borner à faire à la machine les réparations qui permettront d'en tirer encore quelque service.

Il est entendu que ce devis sera communiqué au sous-comité.

L'assemblée examine également les nos 130 et 139 et, sur les explications de M. Fischer, qui déclare qu'elles se trouvent dans le même cas que la précédente, elle émet en ce qui les concerne le même avis.

Le sous-comité procède ensuite à l'examen des machines nos 150, 165, 166 et 174, et émet un avis favorable au renouvellement des boîtes à feu et des tubes proposé par M. l'inspecteur général Cabry.

Le sous-comité décide qu'il procédera à la visite d'une seconde série de machines, le jeudi 7 courant et se sépare à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE LANNOY.

N° 67.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 5 juin 1853.

Ordre du jour : *Examen d'une soumission souscrite par le sieur Pauwels, de Molenbeek-Saint-Jean, pour la fourniture à l'État de dix diligences;*
Examen d'une proposition relative à la construction d'un atelier de montage à l'arsenal de Malines;
Examen du projet d'agrandissement du hangar à marchandises à la station de Malines;
Examen des propositions relatives à la transformation des fours à coke.

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp.
Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DOLEZ, MASUI, QUOILIN, SPITAEIS, TESCH et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

M. LE PRÉSIDENT, mettant en discussion le premier objet à l'ordre du jour, fait connaître que le sous-comité des travaux et constructions a émis un avis favorable à l'approbation d'une soumission souscrite, le 22 mars dernier, par le sieur Pauwels, pour la fourniture de dix diligences; qu'en donnant cet avis, le sous-comité a laissé à l'administration le soin de déterminer le modèle à suivre dans la construction de ces voitures, mais en exprimant toutefois le vœu qu'elle se rapproche, autant que possible, du plan de diligences adopté en dernier lieu sur la ligne du Nord, en France, et qu'elle ait égard aux observations contenues dans le rapport du membre qui a été chargé d'examiner cette proposition (1).

M. le Président prie le comité de délibérer sur cet objet.

M. MASUI déclare que pour se conformer aux intentions du sous-comité des travaux et constructions, il a demandé, à son dernier voyage à Paris, quelle était la voiture de première classe dont la Compagnie du Nord avait le plus lieu d'être satisfaite; qu'il a fait prendre le croquis de celle qui lui a été indiquée par l'ingénieur chargé de ce service aux ateliers de la Chapelle et qu'il se propose de le suivre, autant que possible, dans la construction des diligences commandées à M. Pauwels.

M. LE PRÉSIDENT appelle l'attention de M. Masui sur une amélioration apportée récemment à la construction des ressorts des voitures françaises et l'engage à l'adopter également. Par cette disposition nouvelle, la tension au lieu de se faire sur la feuille supérieure, se produit sur une lame indépendante, en sorte que le ressort lui-même n'a plus à supporter que le poids de la voiture. Il remet à M. Masui un dessin indiquant cette disposition.

M. le Président met ensuite aux voix l'avis formulé par le sous-comité des travaux et constructions qui est admis à l'unanimité.

Le comité aborde le deuxième objet à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que le sous-comité des travaux et constructions a émis, en principe, un avis favorable à la construction d'un atelier pour le montage des locomotives, à l'arsenal de Malines, sur l'emplacement compris entre l'atelier des menuisiers et celui des forges, emplacement qui serait couvert à cet effet, et il prie le comité de délibérer à son tour sur cet objet (2).

MM. SPITAELS et DE LANNOY insistent sur la nécessité de procéder le plus tôt possible à la construction de cet atelier.

M. MASUI répond qu'immédiatement après la discussion qui a eu lieu au sujet de cet atelier, dans une des dernières séances du sous-comité des travaux et constructions, il en a fait étudier le projet et qu'il espère pouvoir soumettre deux plans de charpente à ce sous-comité dans sa prochaine réunion.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix le principe de la construction de cet atelier.

Il est admis à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT, mettant en discussion le troisième objet à l'ordre du jour, expose que le sous-comité des travaux et constructions a admis les conclusions d'un rapport qu'il lui a présenté sur un projet d'agrandissement des bâtiments des

(1) Voir le procès-verbal n° 56, p. 505.

(2) Voir le procès-verbal n° 56, p. 512.

marchandises de la station de Malines, mais avec la réserve que M. Masui, qui s'est abstenu de prendre part au vote, ferait connaître ultérieurement ses observations sur ces conclusions (1). Il prie cet honorable membre de vouloir bien faire part au comité du résultat de l'examen qu'il a fait à cet égard.

M. MASUI met sous les yeux des membres du comité le projet présenté par l'administration, d'une part, et un plan conçu dans le sens des conclusions proposées par M. de Brouwer de Hogendorp, d'autre part. Il explique sous quel rapport ces deux projets diffèrent l'un de l'autre.

M. Masui déclare qu'il n'a rien à objecter contre les propositions de M. de Brouwer de Hogendorp au sujet des passets à construire dans les magasins à la hauteur du plancher des wagons et des portes à y pratiquer vers l'extérieur pour le chargement et le déchargement des marchandises des magasins dans les wagons et réciproquement ; qu'il considère, au contraire, ces dispositions comme constituant de véritables améliorations ; mais qu'il est porté à croire que dans l'agrandissement qu'il propose, M. de Brouwer de Hogendorp va au delà de ce qui est exigé par les besoins du service.

D'un autre côté, M. Masui considère comme nécessaire l'agrandissement du bâtiment situé au Nord, que M. de Brouwer de Hogendorp veut conserver dans ses dimensions actuelles. Il désire également que la question soulevée par le rapport de M. de Brouwer de Hogendorp au sujet du service de la poste aux lettres soit examinée complètement, mais il fait remarquer qu'en attendant que le bureau d'affranchissement soit transféré en ville. s'il y a lieu de le faire, il faut donner à ce service, les locaux dont il a besoin, et que sous ce rapport, il convient d'agrandir le bâtiment Nord ; d'un autre côté, il voudrait aussi pouvoir y ménager un bureau pour le service de la traction, ce qui n'est possible que moyennant cet agrandissement.

En résumé, l'honorable membre conclut à ce que le bâtiment Nord soit agrandi de la quantité correspondante à deux arcades, et que l'allongement proposé par M. de Brouwer de Hogendorp pour le bâtiment Sud soit réduit de cette même quantité.

M. LE PRÉSIDENT répond qu'en proposant l'agrandissement qu'il a indiqué dans son rapport, il a eu en vue non-seulement les besoins du présent, mais aussi ceux de l'avenir ; qu'il a cru qu'il valait mieux, plutôt que de s'exposer à devoir procéder plus tard à un second agrandissement, donner dès maintenant aux magasins des marchandises toute l'extension que l'accroissement du trafic pourra réclamer ultérieurement, d'autant plus que l'augmentation de dépense qu'elle aurait pour conséquence, ne serait pas importante. Toutefois, M. le président déclare se rallier à la proposition de M. Masui.

M. DOLEZ demande si dans l'agrandissement proposé on a eu égard à la question d'aspect ; si l'on s'est suffisamment préoccupé de l'inégalité de longueur qui en résultera dans les deux bâtiments situés symétriquement, de part et d'autre du bâtiment principal.

M. LE PRÉSIDENT répond que ces deux bâtiments ne sont pas suffisamment en

(1) Voir le procès-verbal n° 54, p. 292.

vue pour que cette inégalité dans leur développement puisse être remarquée. Il fait observer, en outre, que, d'après les besoins du service, il serait impossible de leur donner la même longueur.

M. DE LANNOY exprime la même opinion. La vue ne peut embrasser en un seul coup d'œil, une étendue aussi grande que celle occupée par le bâtiment des recettes et les deux magasins dont il s'agit; l'inégalité de longueur que ceux-ci présenteront est apparente sur le plan, mais ne le sera pas en réalité.

M. LE PRÉSIDENT, déclarant la discussion close sur cet objet, met aux voix l'avis formulé par le sous-comité des travaux et constructions modifié d'après la proposition de M. Masui.

Il est adopté à l'unanimité.

Le comité aborde le quatrième et dernier objet à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que la question de la transformation des fours à coke du chemin de fer de l'État et les essais à faire sur les divers systèmes de fours perfectionnés reconnus comme donnant les meilleurs résultats ont été l'objet d'un rapport très-développé de l'honorable M. Spitaels, dont les conclusions ont été adoptées par le sous-comité des travaux et constructions (1).

Il fait une analyse de ce rapport et en expose les conclusions dans les termes suivants :

« 1° *Des essais réguliers seront faits à Malines dans le plus bref délai possible. Ils auront lieu dans les conditions décrites dans le rapport. Le comité sera informé de l'époque à laquelle ils se feront et le résultat lui en sera communiqué immédiatement ;*

« 2° *La somme nécessaire à la transformation des fours, sera comprise dans les rectifications à faire au budget de 1856. Le chiffre de cette dépense sera établi au moyen des essais faits dans les conditions prescrites ;*

« 3° *La calcination des charbons que l'administration obtiendra par la prochaine adjudication se fera dans les fours actuels ; les dépenses de réparation et d'entretien seront prises sur les allocations du budget de 1855 ;*

« 4° *L'administration s'entendra avec l'inventeur du système qui réunira la plus grande somme d'avantages possible pour l'emploi de ses procédés. »*

M. le Président met ces conclusions en délibération.

M. SPITAEELS insiste pour que l'on procède, sans retard, à l'essai des divers systèmes de fours à coke. Il craint, si on ne le fait pas immédiatement, que l'on soit pris au dépourvu à la fin de l'année.

L'honorable membre entre dans quelques détails au sujet de la construction des fours et de l'influence sur leur durée, de la qualité des briques réfractaires. Il cite, à cet égard, des faits très-intéressants observés sur des hauts fourneaux des usines de Couillet. Un des hauts fourneaux de cet établissement construit au moyen de bonnes briques d'Andenne est en activité depuis sept ans, tandis que ceux dans la construction desquels on fait usage de briques réfractaires de moindre qualité ne durent guère plus de cinquante mois.

(1) Voir le procès-verbal n° 36, p. 311.

M. Spitaels ajoute que la fourniture de ces briques ne peut pas faire l'objet d'une adjudication publique. Il y a des briques réfractaires de toute qualité, dit l'honorable membre ; l'adjudication en donnera à bas prix, mais on n'aura non plus que de mauvaise marchandise.

M. MASUI admet avec M. Spitaels que la dépense de construction et de transformation des fours devra être imputée sur le budget de 1856, mais il croit devoir faire remarquer que celle à laquelle les essais proposés donneront lieu, essais auxquels on procédera dans le courant de cet exercice, devra être comprise dans le crédit supplémentaire au budget de 1855, que le Ministre présentera sans doute aux Chambres dès l'ouverture de la session prochaine. Il demande que les conclusions soumises à l'approbation du comité soient complétées sous ce rapport. M. Masui rappelle ensuite que le sous-comité des travaux et constructions a admis que les essais à faire ne devaient porter que sur les trois systèmes reconnus dès à présent comme fournissant les meilleurs résultats. Il demande également que le comité émette l'avis qu'il y a lieu de renfermer ces essais dans ces limites.

M. SPITAEELS appuie les observations présentées par M. Masui ; il exprime l'opinion que l'on n'aura même à essayer sérieusement que deux systèmes de fours : ceux de MM. Dulait et Fromont.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix les conclusions du rapport de M. Spitaels.

Elles sont admises à l'unanimité.

Faisant droit aux observations de M. Masui, M. le président met également aux voix les questions suivantes :

Y a-t-il lieu d'imputer sur le budget de 1855, la dépense à résulter des essais des divers systèmes de fours à coke ?

Y a-t-il lieu de limiter ces essais aux trois systèmes reconnus dès à présent comme donnant les meilleurs résultats ?

Elles sont résolues affirmativement, à l'unanimité.

L'ordre du jour est épuisé.

Le comité s'occupant de la suite donnée à ses délibérations antérieures, décide sur la proposition de M. Quoilin, qu'il sera fait un relevé des affaires au sujet desquelles il a émis des avis et qui sont restées jusqu'à présent sans solution ; que ce relevé sera mis sous les yeux du Ministre par M. le président, qui le priera de vouloir bien faire connaître les décisions qui interviendront.

M. QUOILIN, rappelant qu'à deux reprises le comité n'a pas pu délibérer parce qu'il ne s'est pas trouvé en nombre, demande s'il ne conviendrait pas de modifier, à certains égards, le règlement d'ordre intérieur.

Il fait remarquer que l'art. 2 de ce règlement exige pour que le comité puisse délibérer ou prendre des résolutions, que sept au moins de ses membres soient présents à la séance ; or, il lui paraît que le comité n'étant plus composé que de onze membres, M. Cools ayant cessé d'en faire partie, il y aurait lieu, si toutefois le Ministre ne juge pas convenable de le compléter, de réduire ce *minimum* à six. Que d'un autre côté, pour ne pas entraver les travaux du comité, il conviendrait de restreindre cette obligation de la présence de sept ou de six de ses membres à une première convocation, pour un ordre du jour déterminé.

En conséquence, l'honorable membre propose :

1° De demander au Ministre s'il entre dans ses intentions de donner un successeur dans le comité à l'honorable M. Cools, et dans la négative, de modifier l'art. 2 du règlement d'ordre intérieur en y substituant le chiffre six à sept ;

Et 2°, d'ajouter dès à présent à cet article un second paragraphe ainsi conçu :

« Toutefois, il pourra délibérer ou prendre des résolutions à une seconde convocation, quel que soit le nombre des membres présentés à la séance, si à une première convocation il ne s'est pas trouvé en nombre. »

M. DOLEZ pense que le comité ne doit pas partir lui-même de la supposition qu'il entrerait peut-être dans l'intention du Ministre de l'amoinrir en diminuant le nombre de ses membres fixé à douze, par l'arrêté royal qui l'a institué, et qu'il conviendrait donc d'amender la première partie de la proposition de M. Quoilin en ce sens, que le comité, en rappelant au Ministre que le nombre de ses membres est réduit à onze par le départ de M. Cools, se bornerait à le prier de pourvoir à la nomination d'un douzième membre.

M. QUOILIN se rallie à cette modification.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la première partie de la proposition de M. Quoilin, modifiée par M. Dolez.

Elle est admise à l'unanimité.

Ont pris part aux votes émis dans cette séance :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Dolez, Masui, Quoilin, Spitaels et Tesch.

En ce qui concerne la seconde partie de la proposition de M. Quoilin, il est entendu qu'elle sera mise à l'ordre du jour d'une prochaine séance du comité.

Le comité décide ensuite qu'il se réunira désormais les lundis après les séances du sous-comité des travaux et constructions.

M. MASUI dépose le dossier sur les résultats de l'adjudication du combustible nécessaire à l'exploitation pendant le second semestre de 1855, qui a eu lieu le 30 mai dernier.

Après une courte discussion sur les causes de l'augmentation des prix du charbon et du coke soumissionnés à cette adjudication, le comité prie M. Spitaels d'examiner ce dossier et d'en faire l'objet d'un rapport à présenter au comité dans sa prochaine séance qui, vu l'urgence, est fixée au lendemain, après la séance du sous-comité de l'exploitation.

La séance est levée à 2 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 68.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 6 juin 1855.

Ordre du jour : *Communication du projet de M. Masui concernant le cadre et les traitements du personnel.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. MASUI dépose un tableau indiquant pour le service de la voie, le personnel actuel, le personnel nécessaire d'après les principes admis par le sous-comité dans son projet de réorganisation, et enfin, celui que, dans la situation actuelle, l'administration croit indispensable pour assurer la marche régulière du service.

Il est donné lecture de ce travail.

M. QUOILIN fait observer qu'il n'est pas complet; que notamment il n'y est indiqué ni le nombre des employés nécessaires au service, d'après le projet du sous-comité, ni le traitement *maximum* et *minimum* par grade et classe.

En ce qui concerne plus spécialement le cadre du personnel demandé par l'administration, lequel s'écarte notablement de ce projet, l'honorable membre exprime l'opinion que le sous-comité ne doit pas remettre en question les principes votés dans ses séances précédentes et, qu'en conséquence, il ne peut admettre d'autres bases, pour la discussion, que celles du projet de réorganisation.

M. Quoilin termine, en proposant au sous-comité de renvoyer le travail de M. Masui à l'examen d'un rapporteur.

M. TESCH partage la manière de voir de M. Quoilin : le sous-comité doit maintenir les principes qu'il a admis; il y aura seulement à examiner si, avant d'arriver à une organisation normale, il faudra des mesures transitoires et quelle en sera la durée.

M. QUOILIN, en présentant ses observations, n'a pas entendu qu'il n'y aurait pas de période de transition; il est, à cet égard, de l'avis de M. Tesch. Il rappelle que dès l'origine de la discussion sur la réorganisation des services administratifs, il a été admis que les droits acquis seraient respectés et qu'il y aurait des disposi-

tions temporaires ménageant le passage de l'état actuel à l'organisation définitive de l'administration.

M. LE PRÉSIDENT s'exprime dans le même sens ; il faut, dans son opinion, qu'il y ait des mesures transitoires.

Il croit également qu'en demandant à l'administration un travail sur le personnel, le sous-comité a voulu que son projet fût complété ; que le personnel inférieur, dont il n'a pas été question jusqu'à présent, fût déterminé, mais qu'il n'a pas entendu que les principes qu'il a votés fussent remis en discussion.

M. MASUI répond que le travail sur le traitement du personnel est préparé et qu'il peut le remettre au sous-comité. Il ajoute qu'il a cru devoir indiquer le personnel qu'il considère comme rigoureusement nécessaire pour que, dans la situation actuelle, l'administration puisse marcher ; qu'il n'aurait pas rempli les intentions de l'assemblée s'il avait agi autrement.

L'honorable membre admet, que si l'on décidait que le chemin de fer de l'État sera exploité comme une entreprise privée, on pourrait peut-être réduire, assez notablement, le personnel ; mais il est persuadé qu'aussi longtemps que l'administration sera régie par les mêmes principes, qu'aussi longtemps qu'on ne l'aura pas débarrassée des nombreux détails qui l'absorbent aujourd'hui, du travail considérable qu'exigent le service des lignes concédées, ses rapports avec les divers départements ministériels, les Chambres et la Cour des comptes, il sera impossible de réaliser les vues du comité ; qu'avant donc d'appliquer la nouvelle organisation, il faudrait commencer par indiquer quelle est la partie du travail, qui se fait aujourd'hui, que l'on doit supprimer.

M. Masui pense aussi qu'il serait utile que le travail qu'il a déposé fût renvoyé à un rapporteur, et il demande, pour le cas où cette proposition serait admise, que le membre chargé de l'examiner fasse ce qu'il a dû faire lui-même, c'est-à-dire qu'il entende les fonctionnaires compétents.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP est également d'avis que les positions acquises doivent être respectées ; il admet même que les fonctionnaires dont les services ne pourront plus être utilisés conservent leur traitement, mais à la condition qu'on ne continue pas à les employer.

L'honorable membre rappelle ensuite que le sous-comité désire arriver à une réduction notable du personnel, en simplifiant l'administration dont les rouages sont trop compliqués, et il fait remarquer que pour n'aboutir qu'à la diminution insignifiante résultant des propositions de M. Masui, il vaudrait autant renoncer au projet de réorganisation.

M. de Brouwer de Hogendorp explique comment le projet admis par le sous-comité permettra de réaliser cette simplification dans le service de la voie, et il cite, à l'appui de son opinion, quelques-unes des lignes les plus importantes de l'Angleterre, où ce service se fait d'une manière très-complète, par un très-petit nombre de personnes.

M. de Brouwer de Hogendorp cite également le chemin de fer du grand-duché de Bade, exploité par l'État, sur lequel les Chambres exercent une surveillance et un contrôle très-sévères et qui a cependant un personnel relativement beaucoup moins nombreux que le chemin de fer belge.

En résumé, l'honorable membre est convaincu qu'on peut réduire notablement

le personnel de la route, en simplifiant le service et en supprimant les écritures inutiles. Il croit qu'il est indispensable que l'on entre dans cette voie nouvelle.

M. SPITAELS commence par déclarer que, dans son opinion, on doit en réorganisant l'administration, conserver aux fonctionnaires leurs positions; il pense que cela est d'autant plus facile que par l'ouverture de la ligne de Dendre-Waes, on pourra utiliser le personnel qui deviendra disponible dans les divers services. Il fait principalement cette observation pour que l'administration y ait égard et ne fasse pas, à l'occasion de la mise en exploitation de cette ligne, des nominations de nouveaux employés.

M. Spitaels fait ressortir la nécessité de supprimer les entraves qui gênent aujourd'hui le service du chemin de fer et font que pour la transmission des ordres les plus simples, il faut un temps considérable. Il est convaincu que sans aller aux extrêmes limites de ce que pourrait faire une exploitation privée, il est possible de simplifier notablement le service et de réduire par suite le personnel.

Une discussion s'engage sur le travail des bureaux et sur le temps considérable qu'exige l'instruction des affaires. M. de Brouwer de Hogendorp cite, à cet égard, des exemples qu'il a trouvés en compulsant des dossiers.

M. LE PRÉSIDENT, en résumant la discussion, constate que M. Masui a reconnu que si on débarrassait l'administration du travail que lui donne l'examen des propositions concernant les chemins de fer concédés, il serait possible de réduire le personnel. Il prie le sous-comité de désigner un rapporteur chargé d'examiner le travail de M. Masui et d'entendre sur les besoins du service les fonctionnaires compétents.

M. le président ajoute que ce rapporteur aura à procéder à cet examen en se plaçant au point de vue du projet de réorganisation et à faire des propositions pour compléter celui-ci, dans le cas où il reconnaîtrait qu'il présente des lacunes.

Le sous-comité nomme M. de Brouwer de Hogendorp, rapporteur.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande que, vu l'importance de la question à examiner, le sous-comité veuille bien lui adjoindre un membre.

L'assemblée prie M. Spitaels de se joindre à M. de Brouwer de Hogendorp.

Il est entendu que M. Masui remettra le travail pour le personnel des autres directions à MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels.

La séance est levée à 12 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 69.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 6 juin 1855.

Ordre du jour : *Rapport de M. Spitaels sur le résultat de l'adjudication pour la fourniture du combustible nécessaire à l'exploitation pendant le second semestre de 1855.*

La séance est ouverte à 12 heures $\frac{1}{2}$, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, ÉLIAS, MASUI, QUILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, secrétaire.

M. LE PRÉSIDENT donne la parole à M. Spitaels.

Cet honorable membre fait connaître qu'à l'issue de la séance d'hier, M. Masui lui a communiqué un dossier relatif à des essais faits sur le pouvoir calorifique des briquettes de houille comparé à celui du coke ainsi qu'aux dégradations que les machines qui ont marché avec le premier de ces combustibles ont subies, dégradations qui, d'après les renseignements fournis par M. l'inspecteur général Cabry lui-même, sont loin d'avoir l'importance que ce fonctionnaire leur avait attribuée d'abord.

M. Spitaels ajoute qu'il a cru devoir traiter dans le rapport qu'il a à présenter au comité sur les résultats de l'adjudication du combustible nécessaire à l'exploitation pendant le second semestre de cette année, les questions que l'examen de ce dossier soulève, parce que la possibilité de brûler des briquettes dont l'usage, d'après ces nouveaux renseignements, serait presque sans influence sur la conservation des machines, peut avoir une grande importance dans la situation faite à l'administration par le résultat défavorable de cette adjudication.

M. Spitaels donne lecture de son rapport qui est conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» Au dossier que vous avez bien voulu renvoyer hier à mon examen, notre honorable collègue M. Masui a cru devoir joindre celui relatif à de nouveaux essais, faits depuis mon rapport sur l'emploi des briquettes pour l'alimentation des locomotives. L'étude des deux volumineux dossiers que j'ai l'honneur de déposer avec ce rapport, m'a pris tant de temps que je serai forcé d'être très-court dans leur analyse et de n'exposer que brièvement les motifs sur lesquels je baserai les conclusions que je formulerai à la fin de mon travail.

» M. le directeur général impressionné comme je l'ai été, du peu de suite qui

a eu lieu dans l'étude de la question si importante de l'emploi des briquettes, a cru devoir le signaler dans un rapport particulier qu'il a adressé au Ministre.

» La question que nous avons à examiner, se subdivise en trois parties distinctes; elle comprend le coke, les charbons et l'emploi des briquettes. Je vais tâcher de vous présenter l'analyse des faits principaux et les conséquences qui en découlent.

» D'après les états annexés au rapport de M. le directeur général, le coke livré pendant le premier semestre 1855, a été fourni au prix moyen de fr. 27-42, rendu aux stations de fourniture. Celui que l'on offre de livrer aux mêmes clauses et conditions pour le second semestre, devrait coûter 30 francs; et il reviendrait à fr. 35-21, en astreignant les fournisseurs aux stipulations du nouveau cahier des charges.

» J'ai examiné attentivement quelle influence réelle pouvaient exercer les nouvelles dispositions. Le comité a réduit de 12 à 9 p. % la quantité *maxima* de cendres que pouvait contenir le coke. Il a supprimé la prime sur ceux donnant moins de 6 p. % de cendres. La condition des frais de transport de la station de fourniture à celle de consommation a été introduite par l'administration. Cette clause n'a du reste aucune portée réelle, puisque si le fournisseur ne paye point ce transport, l'administration doit le faire à son compte et elle doit débiter, en bonne comptabilité, le compte coke de ces frais; il ne peut être admis qu'elle transfère cette dépense sur d'autres articles et fasse pour le coke un transport gratuit.

» Les fournisseurs ont évidemment profité des changements introduits dans le cahier des charges, pour se récrier sur les prétendues difficultés qu'il est censé créer, et demander un prix exagéré. Ils ont ensuite habilement profité de cette exagération pour majorer leur prix de 27-42 à 30 francs, en supposant même les fournitures du second semestre faites aux clauses et conditions du premier.

» D'après un état annexé au dossier, les primes payées pendant le premier trimestre de 1855, pour les lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 13 et 14, plus pour deux fournitures sans désignation de lots, faites en janvier, à MM. Wailly et Goret et C^e, se sont élevées à fr. 1,678-87, pour une fourniture de 10,312,036 kilogrammes de coke, représentant une valeur de fr. 270,225-08. Les amendes prélevées, pendant le même laps de temps, sont montées à fr. 10,717-62.

» Les 13 fournisseurs qui ont livré cette quantité de coke, ont fait huit fournitures dépassant 9 p. % de cendres, en poids 2,178,734 kilogrammes, représentant 21 p. % de la fourniture totale. Mais il faut remarquer que dans ce chiffre se trouve comprise une livraison de 600,000 kilogrammes faite en janvier par le sieur Wailly, probablement comme fourniture en dehors des prévisions, puisqu'elle ne porte pas d'indication de lot; cette fourniture a donné 9,894 % de cendres; le chiffre le plus élevé a été de 10,637 %, ce combustible était fourni par M. Dallemagne.

» Ainsi la tolérance de 12 p. % insérée à l'ancien cahier des charges, où elle n'est point même limitative, n'a jamais été atteinte, et l'exigence de la commission s'est bornée à réduire en fait de 1,637 p. % le *maximum* de cendres admis-

sible, en tenant compte des faits accomplis dans le premier semestre. Elle a également supprimé fr. 1,678-87 de primes allouées sur des livraisons s'élevant à fr. 270,225-05. Peut-on raisonnablement s'appuyer sur des modifications aussi peu importantes, pour justifier une augmentation de plus de 28 p. % dans les prix ?

» Notons encore que le chiffre de 10 p. % de cendres n'a été atteint que quatre fois pendant le trimestre écoulé, pour une quantité de 972,581 kilogrammes seulement, soit moins de 10 p. % de la fourniture totale.

» Si du coke nous passons à la fourniture du charbon propre à sa fabrication, un état également annexé au dossier, fait connaître qu'il a été payé fr. 818-27 en primes et fr. 7,848 90 sur une fourniture de 6,990,550 mètres cubes, représentant une somme de fr. 109,254-22. La suppression de la prime est donc, en réalité, encore insignifiante dans ce cas ; mais l'augmentation du poids exigé pour le mètre cube de coke, peut avoir exercé ici une certaine influence parce qu'il peut en résulter une aggravation dans les amendes qui sont déjà beaucoup plus élevées pour le charbon propre à la fabrication du coke que pour celui-ci. Ce fait s'explique par le temps prescrit pour l'opération qui doit donner de *bon coke pesant 360 kilogrammes le mètre cube* par une cuisson de vingt-quatre heures dans des fours contenant 38 à 40 hectolitres. Dans mon opinion ces clauses sont exclusives l'une de l'autre ; le charbon gras de première qualité donnant un coke dense, doit rester au moins de trente à trente-six heures au four, et celui cuisant plus vite, produira un coke plus léger et ne satisfaisant pas à la condition de 360 kilogrammes par mètre cube.

» Les tableaux que je viens de citer, révèlent un fait assez curieux, c'est que la prime pour le coke a été perçue presque en totalité par un seul fournisseur, M. Dechesne, dont toutes les fournitures ont été primées, et qui a reçu de ce chef fr. 1,395-74 sur les fr. 1,678-87, distribués à ce titre. Une seule a été levée par M. Dallemagne pour sa livraison de mars ; celles de janvier et février avaient donné plus de 10 p. % de cendres ; toutes les autres fournitures ont été sujettes à des retenues.

» La même observation s'applique aux livraisons des charbons pour coke. M. Guerin a été primé chaque mois, M. Dallemagne l'a été une fois en mars ; toutes les autres fournitures ont été assujetties à des amendes plus ou moins fortes.

» Les conséquences qui peuvent se déduire de ces faits sont :

» 1°. Que la règle c'est l'application de l'amende, c'est-à-dire la livraison presque constante de fournitures ayant une valeur moindre que celle stipulée ;

» 2°. Que les primes contre la suppression desquelles on se récrie, ne forment qu'une exception et ne s'appliquent qu'à une partie minime des fournitures.

» L'adjudication des charbons propres aux forges, bureaux, etc., fournit la preuve que les modifications apportées aux cahiers des charges ne devaient pas donner naissance aux prétentions excessives qu'elles ont engendrées. Ainsi, le premier lot, houille en roche, a été soumissionné par M. Dallemagne au prix de l'adjudication du 30 août 1854, soit fr. 21-40 les 1,000 kilogrammes. C'est la preuve la plus convaincante que le prix des charbons n'a point subi d'augmenta-

tion sensible depuis lors, et cependant tout le monde sait que la houille, la gaillette et la gailletterie sont plus recherchées que le charbon gailletteux dit : tout-venant.

» L'augmentation des prix des 2^e, 3^e et 4^e lots, est plus difficile à apprécier, peut-être n'est-elle pas réelle, la quantité de gaillettes que doit contenir ce charbon, a été fixée à 40 p. %; le cahier des charges précédent mentionnait seulement une *quantité notable* sans la déterminer; les données me manquent donc pour apprécier exactement ces prix sur lesquels on pourrait, je pense, obtenir quelque réduction.

» L'analyse des faits démontre donc, me paraît-il, que cette levée de boucliers a lieu surtout, parce que l'on semble vouloir déraciner des habitudes prises, et non point parce qu'en réalité les conditions nouvelles changent tellement celles usitées antérieurement, qu'elles puissent justifier une augmentation pour le coke de fr. 27-42 à 33-21 et pour le charbon de coke de fr. 17-» à 23-87.

» Ainsi que je l'ai dit en commençant ce rapport, M. le directeur général a joint au dossier, dont je viens de présenter l'analyse, celui relatif aux derniers essais faits pour l'emploi des briquettes dans l'alimentation des locomotives.

» Notre honorable collègue dans un projet de rapport, à adresser à M. le Ministre des Travaux Publics, démontre à l'évidence la négligence et le défaut de direction imprimés à ces essais importants. J'ai eu l'honneur de vous signaler dans le temps, les nombreuses contradictions que fait ressortir l'étude de cette affaire dans le rapport que j'ai présenté au comité sur cet objet.

» En présence des prétentions exagérées qui viennent de se produire lors de la dernière adjudication, ces essais acquièrent une importance d'autant plus grande que l'écart entre le prix du coke et celui du charbon est plus fort.

» L'effet calorique d'un combustible quelconque est proportionnel à la quantité de carbone qu'il contient; le coke doit conséquemment contenir plus de calories que les briquettes; l'honorable M. Masui accepte de ce chef une différence de 18 %, que je crois inutile de discuter en considération de l'importance financière de la question; nous ne faisons pas de la pure science, mais de l'industrie.

» Le projet de lettre de M. le directeur général contient une analyse tellement complète de toute la question des briquettes, que dans le but d'abrégier mon travail, déjà long, pour le temps qui m'a été laissé pour le faire, je vais avoir l'honneur de vous en donner lecture, et formulerai après les conclusions que je crois devoir soumettre au comité.

» L'honorable M. Masui a parfaitement déduit les avantages que l'emploi des briquettes peut présenter au point de vue financier qui, dans toute opération industrielle et commerciale, constitue le but principal que l'on veut atteindre. Ainsi, suivant que l'on emploiera moitié, un tiers ou un quart de briquettes, l'économie qui en résultera sera de 208,200-», 138,800-» ou 104,100 francs, en n'évaluant le prix du coke qu'à 27 francs, tandis que vous savez que la dernière adjudication donne des prix de fr. 29-30 et 33 francs.

» Les engagements des livranciers de coke et de charbon expirent le 30 de ce

mois ; il est impossible de laisser l'administration des chemins de fer sans combustible et de compromettre la régularité du service. Je me raille donc avec empressement à la proposition de M. le directeur général, d'employer de nouveau les briquettes dans les convois mixtes et dans ceux de marchandises. Il est démontré aujourd'hui que toutes les avaries que ce combustible semblait causer au matériel, se réduisent à bien peu de chose, puisque le relevé total des réparations faites aux 64 machines, que l'on nous a dit avoir si grandement souffert de son emploi, se réduit à une somme de fr. 5,772-63.

» D'après cet exposé rapide des faits qui composent la question si importante du combustible, j'ai l'honneur de vous proposer, Messieurs, les conclusions suivantes :

» 1°. L'adjudication du 30 mai dernier, pour la fourniture du coke et des charbons nécessaires au service pour le dernier semestre de l'année, ne sera pas approuvée ;

2°. L'administration est autorisée à contracter s'il le faut au prix de 29 francs, soumissionné par MM. de Haynin et Dupret, pour le sixième lot ; elle cherchera toutefois à obtenir de ces industriels, une réduction, s'il est possible, en leur offrant d'augmenter le chiffre de leur fourniture ;

3°. On fera appel aux industriels qui n'ont point soumissionné et l'on tâchera de contracter avec eux aux mêmes conditions que celles de MM. de Haynin et Dupret ;

» 4°. On agira de même pour le charbon, en partant de la soumission la plus basse ;

» 5°. Le premier lot des charbons nécessaires aux forges, bureaux, etc., sera adjugé à M. Dallenagne, puisqu'il s'est offert à fournir au même prix que pour le premier semestre ;

» 6°. Il sera fait emploi de briquettes provenant de charbons lavés, offertes par le sieur de Haynin, au prix de 17 francs ; seulement l'administration se réservera le droit de s'assurer par ses agents, de vérifier dans l'usine de cet industriel si le charbon employé dans cette fabrication, subit cette manutention ;

» 7°. L'administration bâtera de tout son pouvoir l'arrivée du coke et du charbon, commandés en Angleterre, elle en établira rigoureusement le prix rendu, à quai, à Anvers ou Ostende ; elle procédera aux essais de ces combustibles, et s'entourera de tous les renseignements possibles sur les prix du coke et des charbons propres à sa fabrication, dans les centres de production les plus favorablement situés pour l'exportation ;

» 8°. L'administration prendra toutes les mesures nécessaires pour s'assurer avant peu du combustible nécessaire au service, pendant l'année 1856.

» Telles sont, Messieurs et honorés collègues, les résultats de mon examen, ils sont bien imparfaits ; mais vous tiendrez compte du peu de temps que j'ai eu pour étudier une affaire si compliquée.

» Bruxelles, le 6 juin 1855.

» *Le Rapporteur,*
» FERD. SPITAELS. »

M. LE PRÉSIDENT met les conclusions de ce rapport en discussion.

M. ÉLIAS a voulu se rendre compte des causes qui ont fait élever, d'une manière aussi notable, le prix du coke et du charbon à la dernière adjudication; il s'est adressé, à cet effet, à M. Dallemagne, directeur du charbonnage des Sarts-au-Berleur, qui lui a fait part de ses observations dans une lettre dont l'honorable membre donne lecture.

Il résulte de cette lettre que, dans l'opinion de M. Dallemagne, cette élévation des prix doit être attribuée aux conditions plus rigoureuses, imposées par les nouveaux cahiers des charges.

Pour satisfaire aux prescriptions de ces cahiers des charges, il faudrait, selon lui, procéder à un lavage plus parfait qu'on ne le fait aujourd'hui, pouvoir disposer d'un plus grand nombre de lavoirs et même d'appareils travaillant à l'eau chaude, sous des hangars, pendant la mauvaise saison.

Il faudrait, en outre, apporter des modifications, soit aux fours de l'ancien modèle encore employés, soit au mode de coxification.

M. Dallemagne fait remarquer que ces conditions sont d'autant plus onéreuses qu'elles ne s'étendent qu'à une fourniture de six mois et pour laquelle les soumissionnaires ne pourront être déclarés adjudicataires que quelques jours à l'avance.

M. Dallemagne dit aussi que les délais de plusieurs semaines que demanderont la mise en tas du charbon destiné à la fabrication du coke ainsi que les essais de coxification et d'incinération nuiront à la production du coke; qu'il est reconnu, en effet, que beaucoup de charbons doivent absolument être enfournés peu de jours après avoir subi l'opération du lavage, sous peine de perdre notablement de leur qualité; enfin que la mise en tas aux stations d'alimentation sera, en cas de rejet, très-préjudiciable au fournisseur.

M. SPITAELS répond en quelques mots à ces objections. Il fait observer que les essais et les incinérations ne constituent point des conditions nouvelles imposées par les derniers cahiers des charges; qu'elles existent dans les précédents; que l'industrie privée obtient du coke, à des conditions plus rigoureuses encore, au prix de 27 francs et que, par conséquent, l'État ne peut pas accepter les offres qu'on lui a faites à l'adjudication du 30 mai.

L'honorable membre signale les mauvais effets du système suivi par l'État, dans les adjudications où il a constamment élargi le cercle des concessions. Il croit que l'administration doit en revenir à un mode de procéder qui garantisse mieux ses intérêts, sans s'arrêter aux objections que les changements peuvent provoquer de la part des fournisseurs habitués à réclamer des facilités de plus en plus grandes.

Après quelques autres observations présentées par plusieurs membres, M. le président met successivement aux voix les conclusions du rapport de M. Spitaels.

Elles sont admises à l'unanimité.

Il est également admis à l'unanimité, en dehors de ces conclusions, mais conformément à la proposition de M. Spitaels, que les briquettes que l'administration commandera ne pourront être employées qu'à l'alimentation des machines remorquant les trains de marchandises.

Ont pris part aux votes émis :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Dolez, Élias, Masui, Spitaels et Tesch.

L'ordre du jour est épuisé.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 70.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la réunion du 7 juin 1855.

Ordre du jour : *Examen des machines locomotives à réparer ou à renouveler.*

Le sous-comité se réunit à 7 heures $\frac{1}{2}$ du matin, à Malines, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, MASUI, QUOILIN, et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet assiste à la réunion.

Le sous-comité examine d'abord la machine n° 42 à l'atelier de la ligne de l'ouest.

Le sous-comité remarque que cette machine est déjà en réparation et que l'on n'a donc pas attendu pour entamer les travaux projetés, qu'il eût émis l'avis qui lui a été demandé par M. le Ministre.

M. PONCELET donne quelques explications sur ces travaux : on allonge la chaudière, renouvelle le foyer et répare le mouvement dont la plus grande partie pourra être remployée.

Des membres émettent des doutes sur l'avantage que ces travaux de renouvellement peuvent présenter ; ils font remarquer que pour remployer une petite partie du corps cylindrique de la chaudière, on s'astreint à conserver pour celui-ci un diamètre insuffisant.

M. PONCELET répond que le diamètre de cette chaudière n'est pas de beaucoup inférieur à celui des nouvelles machines à voyageurs ; qu'on augmentera le nombre des tubes bouilleurs et que cette machine se trouvera ainsi dans d'assez bonnes conditions.

Le sous-comité examine également la machine n° 92 que M. Cabry propose de remplacer par une locomotive neuve en utilisant dans la construction de celle-ci quelques pièces du mouvement, la partie des longerons intérieurs, les roues et les essieux susceptibles de emploi à provenir de la machine à mettre hors de service.

Le sous-comité maintient l'avis qu'il a émis, à cet égard, dans une séance précédente, c'est-à-dire que la machine à substituer au n° 92, sera entièrement neuve et construite d'après le modèle du n° 131; et que les parties de la machine à mettre hors de service pouvant être remployées seront utilisées à l'entretien de machines semblables.

Le sous-comité passe ensuite à l'examen de la machine n° 119, que M. Cabry propose de reconstruire en en conservant la chaudière dont le corps cylindrique serait allongé ainsi que la partie des longerons intérieurs, les roues et les essieux susceptibles de emploi.

Le sous-comité, après avoir minutieusement visité cette machine dans toutes ses parties, exprime unanimement l'opinion qu'il y a lieu de la condamner et d'y substituer une locomotive nouvelle. Toutefois, il décide qu'en la démontant, on déterminera l'importance des travaux qu'il faudrait y effectuer pour la mettre en bon état de service et qu'il n'émettra définitivement un avis sur ce qu'il convient de faire, que quand il aura reçu communication du devis à dresser ensuite de ce travail.

Le sous-comité se rend à Tirlemont, où il examine en premier lieu la machine n° 148, pour laquelle M. Cabry propose le renouvellement du foyer et des tubes.

Le sous-comité constate que d'autres parties de cette machine, telles que l'enveloppe extérieure du foyer sont également en mauvais état, que la machine elle-même se trouve généralement dans de mauvaises conditions et qu'il faudra probablement la mettre hors de service; il ajourne toutefois la décision à prendre à cet égard, jusqu'à ce que le démontage ait pu faire apprécier le parti que l'on pourrait encore en tirer en la réparant et en la reconstruisant.

Le sous-comité examine, en second lieu, dans l'atelier et dans la station, les diverses parties de la machine n° 71 démontée. M. l'inspecteur général Cabry propose de reconstruire cette machine en allongeant le corps cylindrique de la chaudière à 3^m,10 et en ne conservant que la partie des longerons, du mouvement, les roues et les essieux susceptibles de emploi.

Le sous-comité constate que les diverses parties de cette machine sont en trop mauvais état pour qu'elle puisse être réparée avantageusement, et émet à l'unanimité l'avis qu'il y a lieu de la mettre hors de service.

Le sous-comité se rend à la station de Liège, où il est rejoint par M. l'ingénieur chef de service Hodson. Il examine les locomotives, n°s 152 et 154, et émet un avis favorable à la proposition de M. Cabry relative au renouvellement des foyers et des tubes bouilleurs de ces machines.

Le sous-comité se sépare à midi.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 71.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 21 juin 1855.

Ordre du jour : *Rapport de MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels, sur les propositions relatives au service de la voie ;
Communications de M. Masui relatives aux autres services.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{3}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, QUOILIN, SPITAEIS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne lecture du rapport que, d'accord avec M. Spitaels, il présente au sous-comité sur les propositions de M. Masui relatives au personnel de la voie.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» Les principes qui vous ont dirigés dans vos délibérations sur la réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, sont :

- » Simplification des rouages ;
- » Unité dans le commandement ;
- » Division systématique du travail.

» Vous avez reconnu, d'une commune voix, que le mécanisme actuel de cette administration est trop compliqué, que les rouages trop nombreux dont il se compose occasionnent des frottements qui l'empêchent de fonctionner avec cette régularité et cette rapidité qui sont des conditions indispensables de succès dans une entreprise ayant un caractère essentiellement industriel et, par conséquent, tout différent de celui des autres services publics.

» Le défaut d'unité dans le commandement cause la confusion et l'anarchie. Afin de faire cesser les tiraillements, d'établir l'ordre et d'assurer l'obéissance, vous avez voté un classement et des liens successifs qui rendront très-puissante l'action de l'autorité à ses différents degrés.

» La division du travail est une chose indispensable. De même qu'en matière d'industrie, elle est la condition essentielle de l'augmentation de la puissance productive, de même, dans la matière qui nous occupe, elle peut seule assurer

l'économie et la perfection dans le service. Vous avez donc divisé le travail en autant de branches administratives qu'il y a d'opérations bien distinctes. Ces branches sont : la voie, la traction, le matériel de transport, les transports, les postes et les télégraphes. A la tête de chacune de ces unités vous avez placé un directeur spécial qui, pour me servir d'une comparaison empruntée à l'organisation de l'armée, sera au directeur général ce qu'est le chef de bataillon au colonel.

» Une fois le projet de réforme fixé sur ces bases et les attributions des différents agents arrêtées, vous avez résolu de régler le cadre des employés de chaque service. Cette composition numérique n'est pas chose arbitraire ; elle est déterminée par la quantité de travail qu'exigent les diverses opérations dans chaque branche de l'administration. Vous avez pensé, que notre collègue, M. le directeur général Masui, qui a constamment été d'accord avec nous sur les principes, était le mieux en état de nous fournir ce complément de notre projet de réorganisation.

» Cet honorable membre nous a soumis la première partie de son travail qui concerne le service de la voie.

» Le sous-comité peut-il donner son assentiment aux propositions de notre collègue ? C'est ce que nous allons examiner brièvement.

» Vous avez décidé que la direction du service de la voie sera confiée à un directeur assisté de trois ingénieurs (1).

» Dans la pensée du sous-comité le directeur de la voie est un ingénieur chargé non-seulement de la partie administrative, mais encore de tout ce qui concerne le service actif sur la ligne, responsable de l'état de la voie et de toutes les constructions, surveillant personnellement l'exécution de toutes les parties du service (2).

» Les trois ingénieurs placés près de lui l'assistent dans les divers détails du service, concourent avec lui à la rédaction des projets, plans, devis et détails estimatifs des travaux, ainsi qu'à l'expédition des autres affaires ressortissant à la direction de la voie, dirigent et surveillent, comme suppléants du directeur, les travaux de réparation et les travaux neufs, etc. (3).

» La question à traiter par l'honorable M. Masui se réduisait au point de savoir : quel est le personnel qu'il convient d'adjoindre au directeur de la voie et à ses trois assistants :

» 1° Pour la formation des projets, la préparation des devis et détails estimatifs et autres opérations techniques ;

» 2° Pour les travaux de bureau proprement dits ;

» 3° Pour la surveillance permanente sur la ligne.

» Il faut croire que notre honorable collègue s'est mépris sur l'intention du sous-comité ; en effet, ses propositions n'ont pas pour objet de résoudre la question qui lui était soumise, mais aboutissent à une modification complète de vos

(1) Voir les procès-verbaux n° 27 p. 161 et n° 47 p. 245.

(2) Art. 4, 5, 6 et 13 de l'annexe au procès-verbal n° 26 p. 136.

(3) Art. 14, 15 et 16 de l'annexe au procès-verbal n° 45 p. 245.

décisions, à un renversement des bases sur lesquelles vous avez voulu fonder la nouvelle organisation.

» Au lieu d'un directeur unique, ingénieur en chef de la voie, M. Masui propose de composer la direction d'un directeur et d'un ingénieur en chef. Il y a là évidemment un homme de trop. Ou bien le directeur et l'ingénieur en chef auront une autorité égale, et, dès lors, il y aura deux commandements, mais il n'y aura pas de pouvoir réel : les deux chefs agiront rarement dans le même sens et se rendront réciproquement impuissants, de la même manière que deux forces égales qui agissent dans des directions opposées s'entre-détruisent. Ou bien encore l'ingénieur en chef sera placé en sous-ordre ; mais alors quelle sera sa position réelle ? Sera-t-il la doublure du directeur pour toutes les affaires ressortissant au service de la voie, ou sera-t-il simplement son assistant pour tout ce qui concerne la partie technique ? Dans le premier cas il est inutile et nuisible : inutile, parce que quelle que soit l'importance du service, cette importance n'est pas telle qu'un directeur capable et laborieux, recevant l'assistance que lui a donnée le comité, ne puisse suffire à l'expédition des affaires et accepter avec confiance la responsabilité du service ; nuisible, parce que les tiraillements sont inhérents à ces rôles en double.

» Si l'ingénieur en chef est placé à côté du directeur pour diriger le service technique, quelles seront les fonctions de ce dernier ? Se bornera-t-il à conduire les affaires administratives, laissant à l'ingénieur en chef le soin de former les projets de travaux, le devis des ouvrages et les détails estimatifs, ou bien prendra-t-il une part quelconque à la conception et à la rédaction des projets et dans la direction des travaux ? Dans le premier cas, il y aura non-seulement une séparation d'occupations qui doit avoir un effet très-nuisible sur l'ensemble des affaires, mais il y aura une interversion injustifiable dans l'ordre hiérarchique : dans un service essentiellement technique, la première place doit être occupée par l'homme technique et non pas par l'administrateur. Si, au contraire, il intervient dans les travaux, on a tort de lui adjoindre un fonctionnaire occupant dans la hiérarchie un rang aussi élevé. L'assistant du directeur doit être non-seulement sous ses ordres, mais travailler sous son inspiration. L'ingénieur en chef ne tardera pas à se considérer comme l'égal du directeur, il ne se considérera pas comme son subordonné ; dès lors, le travail ne se fera plus dans un même esprit, dans une même pensée ; le travail manquera d'unité et d'ensemble ; il y aura des frottements, des tiraillements dans des directions différentes. Tôt ou tard il arrivera ce que nous avons vu dans le passé, des conflits naissant de la coexistence de deux autorités presque égales. A ces inconvénients il s'en joindra un autre, c'est que la responsabilité du directeur, responsabilité si nécessaire pour la rapide, économique et bonne exécution des travaux, ne sera plus entière ; par l'adjonction de l'ingénieur en chef, cette responsabilité se trouvera partagée ; or, une responsabilité partagée a peu ou point de valeur.

» Ce que propose l'honorable M. Masui n'est, en réalité, que ce que l'on avait voulu instituer en 1852. L'arrêté du 15 mars de cette année détermine de la manière suivante la composition de la direction des voies et travaux :

Direction du service	{	1 directeur ;
	{	1 ingénieur-inspecteur.

Venait ensuite :

Service des lignes.	{	1 ingénieur pour midi-ouest ;
	}	1 ingénieur pour nord-est.

» Ce que propose M. Masui est tout à fait semblable à ce qui a été admis en 1832, et ce qui n'a porté aucun fruit utile ; seulement ce qui avait été admis alors était moins mauvais que ce qui est proposé aujourd'hui ; car il est à remarquer que l'ingénieur inspecteur placé à côté du directeur n'était pas un ingénieur en chef, mais seulement un ingénieur de première classe et que le directeur général s'était chargé lui-même de la direction du service, ce qui faisait disparaître les inconvénients que nous avons signalés plus haut.

» Ajoutons, toutefois, que l'organisation de 1832 ne fonctionne pas de la manière indiquée : M. le directeur général ne dirige point le service des voies et travaux ; ce service est dirigé par le directeur du matériel et de la traction et l'ingénieur inspecteur a disparu.

» Nous devons faire observer que les trois ingénieurs de la voie, que vous aviez adjoints, dans votre projet, au directeur du service, ne figurent pas dans le tableau fourni par notre honorable collègue à la rubrique Direction, mais à celle Service des lignes. Ceci indique, de même que la proposition de charger un ingénieur spécial de l'étude et de l'examen des projets, un changement complet au mécanisme que vous aviez adopté.

» Les propositions de M. Masui tendent à maintenir ce qui existe aujourd'hui, c'est-à-dire que le service de la voie continuerait à être divisé en deux parties bien distinctes, à savoir, administration centrale et service d'exécution, tandis que vous avez repoussé cette distinction.

» Nous ne pouvons pas vous conseiller de suivre notre honorable collègue sur ce terrain ; en adoptant la distinction que ses propositions impliquent, on retombe infailliblement dans les complications, dans les lenteurs, dans les écritures inutiles ; il est impossible, avec ce système, de mettre de l'ensemble dans les travaux et de maintenir l'ordre et la régularité financière dans le service. Vous avez eu, Messieurs, l'occasion de voir, en visitant il y a peu de jours, les ateliers de locomotion dans quelques stations, comment une semblable combinaison produit la confusion et l'anarchie.

» M. Masui lui-même fournit la preuve de ce que nous disons concernant l'augmentation d'écritures et les formalités inutiles qui sont les suites de ce système. A côté des trois ingénieurs auxquels il confie le service d'exécution sur les lignes il place six employés et propose de maintenir le nombre de commis placés aujourd'hui auprès des chefs de section. Dans le système du sous-comité, ces employés pouvaient être supprimés, de l'aveu de notre honorable collègue lui-même, au grand avantage du budget et de la célérité dans l'expédition des affaires. Ajoutons que le nombre de commis que M. Masui propose d'attacher aux bureaux des ingénieurs du service des lignes serait nécessairement insuffisant : aujourd'hui ce nombre est quintuplé ; il serait quintuplé à l'avenir, car les attributions de ces ingénieurs restant les mêmes, le nombre de leurs auxiliaires ne saurait être diminué.

» Nous insistons, par conséquent, à demander que vous persistiez dans votre première résolution, savoir : qu'il y aura un directeur spécial de la voie assisté,

pour les divers détails du service, pour l'étude et la rédaction des projets, plans, devis et détails estimatifs, pour la direction et la surveillance des travaux de toute espèce, ainsi que pour l'expédition des autres affaires ressortissant à la direction de la voie, de trois ingénieurs, sans autre adjonction à ce nombre, que de trois chefs de section ou sous-ingénieurs chargés de seconder le directeur et les ingénieurs dans les opérations relatives à la rédaction des projets, devis et détails estimatifs des travaux, dans la vérification des métrages, la rédaction des cahiers des charges, contrats, etc.

» Ces trois chefs de section ou sous-ingénieurs composeront, avec trois dessinateurs de première et de deuxième classe et deux dessinateurs-expéditionnaires, le bureau des études.

» En ce qui concerne les autres bureaux, nous proposons de les composer de deux chefs de bureau et de huit commis-chefs et commis. Un des chefs de bureau serait à la tête du bureau de comptabilité, l'autre dirigerait le bureau de correspondance et d'affaires diverses.

» D'après le tableau fourni par l'honorable M. Masui, le personnel des bureaux serait composé de deux chefs de bureau et de seize commis-chefs et commis. Il est à remarquer que dans ce nombre il y a au moins sept dessinateurs, puisque des treize commis-chefs et commis, qui composent aujourd'hui le personnel des deux bureaux, sept sont occupés exclusivement à la confection et à la copie des plans. Le nombre de commis proprement dits n'est que de six.

» C'est ce nombre que nous vous proposons de doubler. Vous verrez plus tard que nous vous proposons la suppression des commis-adjoints aux chefs de section. En supprimant la centralisation de certaines écritures par les chefs de section, on augmente nécessairement le travail des bureaux de la direction. C'est par ce motif que nous portons le nombre des commis à douze. Ce nombre sera suffisant ; car, si le travail à la direction est augmenté d'un côté, il est diminué de l'autre par la suppression de quelques écritures, par la simplification à introduire dans les écritures et enfin par le transfert à un service spécial de tout ce qui concerne les chemins de fer concédés, en tant du moins que ce ne soient pas des affaires mixtes.

» Il est à remarquer, en outre, que la vérification des états de salaires et de dépenses de fournitures devra être faite dorénavant par le contrôle ⁽¹⁾.

» En résumé, le personnel dont nous proposons de composer le service central serait :

- » 1 ingénieur en chef-directeur ;
- » 3 ingénieurs ;
- » 3 sous-ingénieurs ou chefs de section ;
- » 2 Chefs de bureau ;
- » 10 Commis ;
- » 2 Expéditionnaires ;
- » 6 Dessinateurs ;
- » 1 Indicateur.
- » Total 28 fonctionnaires et employés.

(1) Art. 27 de l'annexe aux procès-verbaux n° 19 et 20 p. 95.

» Ce chiffre paraîtra excessif, si on le compare au nombre d'employés à la direction de la voie dans certaines compagnies ; ainsi le nombre d'employés à l'Eastern Counties, pour une ligne qui a une étendue de 617 kilomètres, est de 7 ; au South-Eastern, dont toutes les constructions ne sont pas achevées et dont le réseau exploité a une étendue de 463 kilomètres, il y a, à la direction, 9 employés. Au London et North-Western, division du Sud, étendue de 522.9 kilomètres, il y a également 9 agents.

» Nous arrivons maintenant à ce qui concerne la surveillance permanente sur les lignes.

» D'après ce que nous avons eu l'honneur de vous exposer ci-dessus, nous supprimons les trois ingénieurs principaux ainsi que les trois sous-ingénieurs ou chefs de section et les commis que l'honorable M. Masui propose de leur adjoindre.

» Notre honorable collègue propose de fixer le nombre de chefs de section à 12. Nous croyons pouvoir vous conseiller d'accepter ce chiffre. Il n'est aujourd'hui que de 10, et votre projet de réorganisation, en dispensant dorénavant les chefs de section de la formation des projets et plans, de la rédaction des devis et détails estimatifs et d'autres affaires de bureau, en simplifiant, en outre, leurs écritures, leur permettra d'être presque constamment sur la ligne et de consacrer ainsi à la surveillance des travaux un temps qu'ils étaient obligés de consacrer à d'autres opérations. On pourrait donc étendre les sections et malgré l'ouverture de la ligne de Dendre-Waes réduire leur nombre sans ajouter aucune surcharge à l'ensemble des occupations des chefs de section. Mais il nous a semblé qu'il valait mieux accepter ce nombre de douze et les charger, comme cela se fait aujourd'hui pour quelques-uns et comme cela se pratique presque généralement dans les compagnies, du service d'entretien des bâtiments. On pourra leur confier également la surveillance des constructions nouvelles.

» A côté des chefs de section, on place 12 commis. Nous nous prononçons de la manière la plus formelle contre cette adjonction. Le chef de section doit être sans cesse présent sur la ligne et sur les ateliers des travaux. Si on lui adjoint des commis, il devient lui-même homme de bureau plutôt qu'homme d'action et le service actif de sa ligne n'est plus qu'une affaire secondaire pour lui. On comprend qu'aujourd'hui il y ait des commis auprès des chefs de section : en effet, les écritures qu'on exige d'eux sont considérables et on les charge de l'étude et de la rédaction de plans pour des travaux importants qui devraient être étudiés et dressés dans les bureaux de la direction.

» On est d'avis, et il résulte d'une conversation que j'ai eue, il y a quelque temps, avec notre honorable collègue, qu'il est d'accord avec nous sur ce point, que les chefs de section ne devront plus dorénavant s'occuper d'affaires de cette nature. En outre, les états de salaires doivent, en bonne administration, être dressés par les surveillants. Il en est de même des autres faits élémentaires du service que les surveillants enregistrent, jour par jour, sur leur journal ou carnet et qu'ils doivent reproduire ensuite sous certains classements. A notre avis, on peut dispenser les chefs de section de réunir ces informations recueillies par subdivisions locales dans une première centralisation ; la centralisation pourrait être faite à la direction ; les chefs de section pourraient se borner à attester l'exac-

titude des pièces par leur signature. L'intervention des chefs de section, intervention nécessaire puisqu'ils doivent toujours conserver la haute main sur l'accomplissement régulier de tous les détails du service, ne serait pas, par ce procédé, rendue moins efficace, mais elle s'en trouverait très-simplifiée.

» Quant aux objections qu'on pourrait élever sur l'insuffisance de l'instruction de quelques surveillants, nous croyons que les craintes que l'on pourrait avoir à cet égard ne sont pas fondées : nous avons, en faveur de notre opinion, l'exemple des conducteurs des ponts et chaussées, en France, et des surveillants sur les lignes anglaises et allemandes.

» Si le sous-comité pensait devoir adjoindre un commis à chaque chef de section, le nombre des chefs de section devrait être réduit au moins à 10, mais nous répétons que nous ne pouvons conseiller cette adjonction.

» Une dernière observation en ce qui concerne le nombre des surveillants.

» M. MASUI fixe ce nombre à 12. C'est trop peu. Les devoirs du surveillant sont très-étendus et sa surveillance incessante sur la ligne est le premier besoin du service. Ce nombre devra donc être considérablement augmenté. Au chemin de fer de Cologne à Minden, il n'y a, pour une étendue de 280 kilomètres, pas moins de 27 surveillants. Il ne faut pas oublier que le surveillant est l'agent indispensable pour le bon et économique entretien de la voie.

» Je conclus, Messieurs, en vous proposant de renvoyer le projet de cadre pour le service de la voie, à notre honorable collègue M. Masui, et de le prier de le modifier conformément aux dispositions du projet d'organisation.

» *Le Rapporteur,*

» DE BROUWER DE HOGENDORP. »

Le sous-comité décide, sur la proposition de M. de Lannoy, qu'il ne statuera sur les conclusions de ce rapport qu'après qu'il aura entendu les observations auxquelles elles pourront donner lieu de la part de M. Masui, et on renvoie, en conséquence, la discussion à une séance ultérieure.

Repondant à la demande qui leur est adressée par plusieurs membres, MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels déclarent n'avoir pas encore reçu de M. Masui le travail qu'il avait à leur remettre sur les autres parties du service.

M. ÉLIAS fait observer qu'il serait désirable, dans l'intérêt du service qui souffre de ces lenteurs, que le sous-comité pût terminer dans un bref délai le projet de réorganisation.

D'autres membres présentent des observations dans le même sens.

M. QUOILIN exprime l'opinion que M. Masui, connaissant l'importance que le sous-comité attache au prompt achèvement du projet d'organisation, aura, avant son départ, donné des instructions pour que la suite du travail qui lui a été demandé fût faite sans retard.

L'honorable membre pense qu'il conviendrait de s'en assurer par une démarche au nom du sous-comité auprès du Ministre que l'on prierait en même temps de donner les ordres nécessaires pour que ce travail, dans le cas où il serait prêt, fût

remis immédiatement à MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels. Il en fait la proposition.

Cette proposition est adoptée.

L'ordre du jour est épuisé.

Le sous-comité fixe ses prochaines réunions aux jeudi et vendredi 28 et 29 juin courant ⁽¹⁾.

La séance est levée à 1 heure 1/2.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE MAN D'ATTENRODE.

N° 72.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 28 juin 1855.

Ordre du jour : *Réorganisation des services administratifs du chemin de fer.*

La séance est ouverte à 11 heures 1/2 du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, NERENBURGER QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT rend compte de la démarche que, conformément à la décision du sous-comité, il a faite auprès du Ministre, à l'effet de s'assurer si, avant de partir, M. Masui a donné les instructions nécessaires pour que la suite du travail relatif au cadre du personnel fût faite et remise à MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels.

M. le Ministre n'était pas informé des mesures que M. Masui avait prises à cet égard.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître qu'à la suite de la dernière séance, il a écrit à M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet, pour lui demander si M. Masui l'avait chargé de ce travail, et que ce fonctionnaire lui a répondu qu'il n'avait aucune instruction à cet égard, mais qu'il venait d'en écrire à M. Masui.

L'honorable membre ajoute que, depuis lors, il n'a reçu aucune communication de M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet, mais qu'il croit savoir toutefois

(1) La séance fixée au 29 juin n'a pas eu lieu.

que M. Masui l'a chargé de faire, avec M. le sous-inspecteur Janssens, le travail demandé par le sous-comité.

Le secrétaire déclare, au nom de M. Poncelet, que le cadre du personnel de la direction de la traction sera remis demain à MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels.

M. QUOILIN est informé que M. Janssens se trouve en ce moment dans l'hôtel du Ministère; il propose au sous-comité de l'entendre et de lui demander des renseignements positifs sur le degré d'avancement de ce travail.

Cette proposition est adoptée; en conséquence, M. Janssens est introduit.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP le prie de faire connaître au sous-comité les instructions données par M. Masui, ensuite de la lettre qui lui a été adressée par M. Poncelet.

M. JANSSENS communique la réponse faite à ce sujet par M. l'inspecteur Gendebien au nom de M. Masui.

Il en est donné lecture.

M. DE LANNOY fait remarquer que les instructions de M. Masui démontrent qu'il confond la question de principe, qui est résolue, puisque le sous-comité a voté tous les articles du projet d'organisation pour ainsi dire à l'unanimité, avec la question du chiffre du personnel qui, restant seul à déterminer, ne peut être que l'application de ces principes et doit résulter de la distribution du travail défini par le projet d'organisation.

L'honorable membre insiste pour que le sous-comité décide que ces deux questions seront désormais complètement séparées.

M. TESCH pense qu'il serait bon, avant d'aller plus loin, de soumettre le travail de réorganisation aux délibérations du comité général; qu'il pourrait arriver, en effet, si les principes d'après lesquels ce projet est conçu n'étaient pas admis, que tout le travail dont le sous-comité s'occupe maintenant fût complètement inutile. Il propose donc de faire consacrer tout d'abord ces principes par l'assemblée générale, d'accord avec le Ministre, et d'arrêter ensuite les cadres d'après des bases qui ne pourraient plus être contestées ou remises en question.

Cette proposition, appuyée par plusieurs membres, est admise à l'unanimité.

En conséquence, il est déclaré que le projet de réorganisation, tel qu'il est proposé par la commission qui a été chargée de revoir et de classer les articles adoptés par le sous-comité, sera autographié et distribué, le plus tôt possible, à tous les membres, et que M. le Président s'entendra ensuite avec M. le Ministre pour la convocation du comité général.

Il est décidé, en outre, sur la proposition de M. Quoilin, qu'il sera fait d'urgence une copie de ce projet pour que M. de Brouwer de Hogendorp puisse le soumettre immédiatement au Ministre et lui en expliquer le mécanisme et les divers détails.

Ont pris part aux votes :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Quoilin et Spitaels.

La séance est levée à midi et demi.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 73.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 29 juin 1855.

Ordre du jour : *Rapport de M. Spitaels sur les travaux projetés à l'arsenal de Malines.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance du 29 mai dernier est lu et approuvé.

Ceux des réunions des 4 et 7 juin courant sont également adoptés après quelques modifications demandées par le sous-comité.

Le sous-comité aborde son ordre du jour. M. le Président donne la parole à M. Spitaels.

Cet honorable membre donne lecture de son rapport sur les projets de travaux à exécuter à l'arsenal de Malines renvoyés à son examen.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» Le travail que vous avez bien voulu me confier est tellement important, que je dois presque regretter de n'avoir pas eu plus de temps à consacrer à son étude. J'ai compris cependant les motifs d'urgence qui vous faisaient désirer un prompt rapport; le temps presse et les travaux ne peuvent plus être différés si l'on veut pouvoir les utiliser cette année. Pour mieux asseoir mon opinion, j'ai procédé de nouveau à un minutieux examen des lieux et de l'outillage que l'administration possède, avant de me fixer définitivement sur les dispositions à adopter.

» Dans ce but, je me suis rendu mardi dernier à l'arsenal de Malines, accompagné de MM. Poncelet et Belpaire, à l'effet d'examiner et de décider, sous réserve de votre approbation, tout ce qui concerne les changements à apporter dans la distribution des ateliers, le placement des outils récemment acquis en Angleterre et le classement de ceux que l'administration possédait déjà. M. Kreglinger, ingénieur chef de service de l'arsenal, s'est joint à nous pour l'examen et la discussion du projet présenté; j'ai trouvé chez ces messieurs, je me plais à le reconnaître, le plus bienveillant et le plus franc concours.

» Les dispositions générales ont déjà, vous vous le rappellerez sans doute, été approuvées par le comité. Il a été décidé en principe que l'atelier actuel de montage de locomotives serait consacré à la tournerie des roues et essieux de loco-

tives, voitures et wagons, et que le montage se ferait à l'avenir dans la cour qui sépare les forges de l'atelier de menuiserie et de montage de voitures, cour qui serait couverte à cet effet et disposée pour servir à cette destination.

» Comme conséquence de cette première décision, il a été résolu que l'atelier de menuiserie serait transféré dans la tournerie actuelle et celle-ci transportée dans le bâtiment qui deviendrait libre par ce transfert. Les outils achetés en Angleterre et ceux que l'arsenal possède déjà seraient placés dans ce bâtiment où l'on établirait un moteur et le manège nécessaire à leur mouvement.

» Le bâtiment *A''* servant actuellement de remise aux locomotives de la ligne de l'Est, serait transformé en un atelier de rebandage de roues. Un hangar serait construit dans la cour en *A'* pour y placer la presse hydraulique et la machine à caler figurant au plan d'ensemble à l'atelier des roues sous les lettres *G* et *H*; deux machines radiales seraient également placées dans ce bâtiment et le hangar précité; l'une figure sous la lettre *C*, dans le plan d'ensemble, l'autre sera prise parmi celles venant d'Angleterre.

» La fonderie de cuivre qui se trouve actuellement à l'extrémité du bâtiment servant au montage des locomotives serait établie à côté de la fonderie en fer; les dimensions de celle-ci permettant ce transfert.

» Dans le plan d'ensemble que j'ai l'honneur de déposer avec mon rapport, se trouve comprise la couverture d'un emplacement destiné à la chaudronnerie et à la réparation des plates-formes, excentriques, etc.; cette construction indispensable pour les motifs que j'indiquerai plus loin, serait cependant ajournée à l'année prochaine par suite de l'insuffisance des crédits mis à notre disposition.

» Ce plan comprend encore la couverture d'une cour située entre deux bâtiments servant actuellement aux forges des ateliers de voitures et aux ateliers de peinture. Cette construction pourrait également être ajournée à l'année prochaine, à moins qu'il ne soit reconnu indispensable de construire partiellement cette toiture, si l'on donne suite cette année à l'appropriation à peu près générale de l'arsenal, telle qu'elle sera décrite et détaillée dans ce travail.

» Avant de discuter les devis, je erois devoir entrer ici dans quelques détails relatifs à l'arrangement des outils et à la division du travail. Je rencontrerai, à cette occasion, les dispositions provisoires à prendre en attendant l'achèvement de toutes les constructions figurant au plan d'ensemble.

» Le travail des roues et des essieux s'exécuterait d'après ce que j'ai dit plus haut, dans le bâtiment servant actuellement au montage des locomotives. Les tours seraient disposés ainsi qu'ils sont indiqués sur le plan, savoir: ceux pour roues de locomotives et de tenders d'un côté, ceux pour roues de voitures et de wagons de l'autre. Cet atelier contiendrait, en outre, un tour pour les gros essieux, figuré sous la lettre *E* et deux tours pour essieux de voitures et de wagons indiqués au plan sous la lettre *F*.

» La machine radiale marquée *C*, celle à couper les bandages des roues indiquée par la lettre *D*, seraient transférées dans le hangar à construire dans la cour en *A'* où se placeraient également la presse hydraulique *H*, la machine à caler *G* et une seconde machine radiale ainsi qu'une machine à mortaiser verticale.

» Les modifications apportées au plan ont été discutées et arrêtées de commun accord; elles auront pour avantage d'éviter l'encombrement dans l'atelier de

tournage des roues et de classer plus convenablement le travail en le divisant d'une manière rationnelle. Ainsi dans ce système, tout ce qui se rattache au bandage des roues se ferait dans un atelier spécialement et avantageusement disposé à cet effet, et tout ce qui a trait à leur tournage ainsi qu'à celui des essieux, s'exécuterait dans un local où l'on n'entreprendrait point d'autres travaux et qui, par sa proximité du premier, rendrait la fabrication plus avantageuse par l'absence de manœuvres de transport qu'il importe toujours d'éviter dans une usine.

» Tous les outils de la tournerie actuelle qui ne seraient point employés dans les ateliers que je viens de décrire, seraient transportés dans la nouvelle tournerie que l'on établirait dans l'atelier où se fait actuellement le montage des voitures. La disposition de ces machines et de celles venant d'Angleterre, est indiquée sur le plan. Quelques modifications seront peut-être apportées à cette disposition; les meules à polir et à blanchir qui se trouvent à l'extrémité du bâtiment, se placeraient à l'autre bout, et une inversion aurait lieu dans la disposition des outils, en ce sens que les machines à forer, qui exigent le plus de force, seraient rapprochées du moteur et prendraient la place indiquée pour les shapings; cela est du reste peu important.

» Il serait convenable aussi de placer le volant sur l'arbre du manège en le faisant plus petit et plus léger. Cette disposition est adoptée aujourd'hui dans les filatures et dans les moulins à vapeur; elle favorise, avec moins de poids, la régularité du mouvement.

» La chaudronnerie et la réparation des plates-formes, etc., seraient provisoirement établies à l'extrémité de la cour couverte et destinée au montage des machines. On affecterait un espace de 25 ou 30 mètres à ces travaux, du côté où doit se trouver le nouvel atelier de chaudronnerie et les outils indiqués dans celui-ci sous les lettres *T, U, V, W*, etc., seraient momentanément placés dans cet espace à des endroits à déterminer.

» La chaudronnerie devra nécessairement, dans l'avenir, être séparée de l'atelier de montage et de la tournerie. Le bruit assourdissant qu'occasionne cette spécialité de travail, est tel qu'il est impossible de s'entendre à quelque distance; cet inconvénient a une si grande importance qu'à l'établissement de Seraing, on n'a pas hésité à transporter l'atelier de chaudronnerie qui se trouvait anciennement à côté de celui de montage, à une distance assez grande de celui-ci. Cette disposition est du reste générale; dans toutes les grandes usines la chaudronnerie est séparée des autres ateliers.

» Les deux marteaux pilons, achetés en Angleterre, sont arrivés; il importe d'en tirer parti au plus tôt, et de les placer aux endroits indiqués par les lettres *P'* et *P''*, dans l'atelier des forges et de remaniage affecté aujourd'hui à la réparation des tenders et aux modeleurs.

» Le système adopté et qui a pour but de centraliser chaque spécialité de travail, évinçant certaines fabrications des locaux qu'elles occupent, on est forcément amené à fournir d'autres locaux aux services que l'on déplace. C'est dans ce but que l'on propose de couvrir la cour comprise entre les forges des ateliers de voitures et les ateliers actuels de peinture.

» Dans cette disposition nouvelle, celle-ci aurait lieu dans une partie de cette cour indiquée par *D'* et l'autre serait consacrée aux ajusteurs du service des voi-

tures. La machine qui doit se placer en Y au bout de l'atelier de chaudronnerie projeté, est commandée et est munie de chaudières suffisantes pour échauffer l'atelier destiné à la peinture. Cette machine est, en outre, pourvue d'un châssis destiné à débiter les poutres ; elle est achevée ; rien n'empêche de la monter cette année, tout en remettant à l'exercice prochain la construction de l'atelier de chaudronnerie. On pourrait, en attendant, couvrir, soit dans le sens de la longueur, soit dans celui de la largeur, la moitié de la cour destinée à la peinture et à l'ajustage des voitures. A moins que l'on ne veuille ajourner ce travail à l'année prochaine, et laisser servir jusqu'à cette époque, l'atelier de peinture existant aujourd'hui.

» Lorsque la cour dont il vient d'être parlé sera couverte, le bâtiment actuellement affecté à la peinture serait occupé par les garnisseurs, les bêcheurs et les selliers.

» Après vous avoir indiqué les dispositions générales et de détail des ateliers, je suis amené à appeler votre attention sur le projet de couverture de la cour destinée à servir de halle de montage des locomotives.

» Trois projets m'ont été communiqués ; je n'hésite pas à donner la préférence à celui dont le système de toiture est posé en travers et dont les colonnes sont espacées de 12 mètres. Il offre sur les deux autres, présentant la couverture dans le sens de la longueur, l'avantage de permettre plus facilement, par l'écartement des colonnes, l'accès des grues entre les machines en montage et de donner en même temps plus de facilité de circulation ; il permet, en outre, l'établissement, entre les fosses de montage, de petites voies ferrées sur lesquelles se placeront des chariots destinés au transport des pièces les plus lourdes des locomotives, telles que les cylindres, les arbres coudés, les essieux, etc.

» Je viens de passer en revue l'ensemble de la division et du classement des travaux ainsi que les constructions qui en sont la conséquence ; je vais indiquer maintenant les dépenses auxquelles entraîneraient ces dispositions, sans garantir toutefois les devis que je n'ai pu vérifier et que j'admets tels que l'administration nous les a communiqués, bien que, dans mon opinion certains articles soient cotés trop bas.

» L'ensemble du projet, tel qu'il est conçu et tel que je viens de l'expliquer, peut, quant à la dépense et sans nuire aux travaux qui seraient exécutés immédiatement, être scindé et réparti sur deux exercices ; je ne crois pas même à la possibilité de l'exécution entière dans le reste de la campagne, quand même les nécessités financières ne commanderaient pas ce retard.

» Le chiffre total de la dépense, pour compléter l'atelier tel qu'il a été décrit, s'élève à 386,000 francs. Je vais indiquer ici les travaux qui devraient être faits cette année.

» *Atelier de tournerie de roues et essieux :*

» Moteur et manège	fr. 50,000	} 37,500
» Appropriation du local	2,000	
» Déplacement de la fonderie de cuivre	2,500	
» Fondations des outils	3,000	
	A reporter. . fr.	<u>37,500</u>

Report. . fr. 37,500

» *Atelier de rebandageage :*

» Trois fours à réchauffer les bandages avec cheminée, fr.	9,000	} 15,900
» Une fosse à refroidir	400	
» Une forge à ressouder avec conduits à vents	500	
» Une machine à cintrer les bandages	2,000	
» Une presse hydraulique à caler les roues	3,000	
» Deux grues	1,000	} <i>Pour mémoire.</i>
» Deux machines radiales		
» Une shaping		
» Une machine verticale à mortaiser		
» Ces machines font partie des acquisitions faites en Angleterre ou		
» se trouvent déjà dans les ateliers.		

» *Atelier de montage des locomotives et tenders :*

» 3,700 mètr. carrés de toiture et pavement, à 36 fr. (1), fr.	133,200	} 172,200
» 350 — courants de fosses avec rails, à 55 francs.	21,000	
» 1 transbordeur avec rails.	9,000	
» 1 chèvre roulante.	5,000	
» 200 mètres de bancs d'ajusteurs	4,000	

» *Forges des locomotives :*

» Fondations et outillage de deux pilons fr.	6,000	} 13,500
» 1 four à réchauffer avec chaudière	4,000	
» 7 forges nouvelles	3,500	

» *Grande tournerie des locomotives :*

» Moteur avec manège fr.	40,000	} 50,000
» Placement des outils, fondations, etc.	10,000	

» *Débitage des poutres :*

» Pose de la machine commandée à Seraing avec cadre à scier	6,000
---	-------

» *Tournerie des ateliers de voitures :*

» Placement des outils fr.	5,000	} 15,000
» Achat d'outils divers	10,000	

» *Nouvelle menuiserie des voitures :*

» Appropriation du local. fr.	4,000	} 16,000
» Transmission de mouvement.	2,000	
» Outils divers.	10,000	
» Fermeture du hangar pour réparations de voitures	10,000	

Total. . . fr. 536,400

(1) J'ai cru devoir, à cause de la longueur des portées, élever le prix du mètre carré à 56 francs au lieu de 52 francs.

» Les dépenses à reporter à l'année prochaine seraient les suivantes :

» *Tournerie des roues :*

» Trois tours doubles pour roues de voitures fr. 24,000

» *Grande tournerie de locomotives :*

» Outils et engins divers 60,000

» *Ateliers de chaudronnerie :*

» Toitures, chariots, cisailles 74,000

» *Ateliers des ajusteurs de voitures :*

» Couverture, pavement et bancs. 31,200

» *Nouvel atelier de peinture :*

» Couverture, voies, appareils de chauffage, etc. 73,400

» *Forges des voitures :*

» Petit pilon de 350 kilogrammes avec fondations. 6,000

» Total. fr. 268,600

» D'après ces calculs, la dépense totale s'élèverait, savoir :

» Travaux à exécuter cette année au moyen des affectations à prélever sur les crédits de 4,880,000 francs et de 9,000,000 de francs, fr. 336,100

» A exécuter l'an prochain au moyen de crédits nouveaux . . . 268,600

» Ensemble fr. 604,700

» Ce chiffre présente une différence de 18,900 francs avec le devis qui m'a été remis. Cette différence provient presque en totalité de ce que j'ai cru devoir porter la dépense de la toiture de l'atelier de montage des locomotives à 36 francs le mètre carré au lieu de 52 francs repris au devis.

» Cette augmentation résulte de ce que la toiture coûtera plus cher à cause de l'espacement des colonnes ; je crois toutefois cette disposition avantageuse à raison de la facilité qui en résultera dans la manœuvre des locomotives à réparer et des pièces.

» Après avoir détaillé le système que je crois le plus propre à l'appropriation des ateliers de Malines, après avoir indiqué la dépense d'après les documents que j'avais en ma possession, je crois devoir insister sur la nécessité d'exécuter ces travaux dans le plus bref délai possible. En effet, vous avez résolu que les grosses réparations des machines se feraient, à l'avenir, à l'atelier de Malines ; vous avez décidé et acquis, dans ce but, une magnifique collection d'outils dont plusieurs sont arrivés et dont le reste nous parviendra dans peu de temps. Il serait regrettable d'avoir dépensé un capital de plus de 100,000 francs sans utilité immédiate aucune et alors que nos locomotives ont un besoin urgent de réparations, qui se font aujourd'hui, faute d'outillage convenable, dans des conditions mauvaises et coûteuses.

» D'après les renseignements qui m'ont été donnés, il y a ordinairement deux machines en réparation dans chacune des quinze remises où l'on fait ces travaux. De plus, le nombre de machines sur chantier à Malines est presque toujours de six à huit, soit un total de trente-six machines. On peut supposer que les deux tiers de ces machines ont besoin de grosses réparations, surtout si l'on considère l'état actuel de ce matériel. Ces chiffres représentent donc vingt-quatre machines environ, constamment en réparations à l'atelier de Malines. C'est dans le but d'exécuter ces travaux avec promptitude et économie que le comité a engagé le Gouvernement à la dépense d'outils qui a été faite ; il faut donc de toute nécessité que les constructions et les appropriations de locaux soient poussées avec la plus grande activité, si l'on veut en tirer parti avant la fin de l'année.

» Il importe donc que l'administration des chemins de fer soit autorisée par M. le Ministre des Travaux Publics à traiter par marché à main ferme de toutes les petites fournitures telles que : pierres de fondations, bois, manèges, etc., nécessaires au placement des outils et à l'appropriation des ateliers. Il faut encore que la toiture de l'atelier de montage soit mise en adjudication dans le plus bref délai possible, parce qu'aussi longtemps que cet ouvrage ne sera point terminé, au moins en grande partie, il sera difficile, pour ne point dire impossible, de commencer l'appropriation des ateliers. En effet, avant de centraliser le tournage des roues dans l'atelier de montage actuel, il faut que les locomotives qui s'y trouvent puissent être placées dans le nouveau local ; or, nous touchons au mois de juillet et en admettant que l'adjudication se fasse du 15 au 20 de ce mois, ce ne sera guère qu'au 1^{er} novembre que ce travail pourra être terminé et que l'appropriation des ateliers pourra se faire sur une grande échelle. J'ai donc raison de dire qu'il y a urgence de commencer ces travaux, puisqu'en tenant compte de l'époque de l'année à laquelle nous sommes arrivés, il ne faut point espérer d'avoir les ateliers organisés d'après les bases nouvelles avant le mois de janvier prochain.

» Je n'avais point sous les yeux les chiffres alloués dans la répartition des deux crédits dont nous disposons pour les ateliers de Malines ; je ne puis donc comparer ici la dépense à faire au chiffre des allocations ; ce point sera du reste facile à éclaircir.

» Bien que cet objet ne rentre pas spécialement dans le cadre du travail, dont vous avez bien voulu me charger, je crois devoir vous faire connaître les complications auxquelles donnent lieu certaines dispositions actuellement en vigueur.

» Ainsi, les bois destinés à la réparation des wagons et des voitures sont fournis au magasin central, déchargés et empilés dans cet établissement. Lorsque l'atelier qui les consomme en a besoin, il les fait prendre au magasin, les fait transporter et empiler de nouveau dans ses locaux où le bois doit être débité. Cette marche engendre nécessairement double écriture et des transports supplémentaires qu'il serait facile d'éviter en faisant livrer directement les gros bois, destinés à l'arsenal, à cet établissement qui, avec peu de frais, peut construire un hangar pour les abriter et qui éviterait ainsi des dépenses et des écritures qui n'ont aucune utilité réelle.

» Je ferai observer encore que tous les outils destinés au travail du bois employé à l'arsenal se trouvent placés dans cet établissement ; il est donc rationnel que toutes

les fournitures de bois s'y fassent directement, ainsi que cela se pratique pour les roues de wagons, de voitures et de locomotives.

» J'ai la conviction que si le sous-comité adopte les dispositions d'ateliers, que j'ai l'honneur de soumettre à son examen, l'administration des chemins de fer belge sera enfin dotée de moyens d'entretien en rapport avec son nombreux matériel et qu'il lui sera possible d'exécuter dans l'avenir ses réparations dans des conditions d'économie et de bonne fabrication qu'elle n'a pas pu atteindre jusqu'à présent.

» Je pense avoir exposé avec assez de détails les travaux à exécuter dans leur ordre d'urgence et en raison des ressources dont nous disposons ; voici les conclusions que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation.

» 1^o Mise en adjudication dans le plus bref délai possible et au plus tard avant le 20 juillet, de la toiture de la cour destinée à être transformée en atelier de montage de locomotives ;

» 2^o Appropriation des différents ateliers d'après les bases et les devis repris au présent rapport ;

» 3^o Autorisation à délivrer par le Département des Travaux Publics à l'administration, pour s'assurer, par contrats à main ferme, les objets nécessaires aux changements apportés dans le placement de l'outillage tant ancien que nouveau ;

» 4^o Construction, si les ressources financières le permettent, de la moitié de la couverture et de l'appropriation du nouvel atelier de peinture pour une somme de 40.000 francs ;

» 5^o Comprendre dans le crédit à solliciter de la Législature, les 268,600 francs, formant la série de travaux que j'ai proposé d'ajourner à l'année prochaine.

» J'aurais désiré donner plus d'extension à ce rapport et discuter complètement l'emploi et l'emplacement des outils, mais le peu de temps que j'ai eu à ma disposition ne m'a pas permis d'entrer dans plus de détails.

» Marcinelle, le 27 juin 1855.

» *Le Rapporteur,*

» FERD. SPITAEIS. »

A la suite d'une discussion générale sur le projet d'ensemble de l'arsenal et sur le nombre de machines qu'il faudra pouvoir y mettre en réparation, M. le président fait remarquer que la question la plus urgente à résoudre est celle de la couverture de la cour, où l'on établira l'atelier de montage, et il propose, en conséquence, de s'en occuper immédiatement.

Cette proposition étant admise, les projets dressés par l'administration sont mis sous les yeux du sous-comité.

Ces projets, au nombre de quatre, se rapportent à deux systèmes différents dans le mode de couverture.

D'après l'un, la toiture serait composée de trois travées égales de 10^m,70 de portée, dont les faites seraient parallèles à ceux des bâtiments latéraux.

D'après l'autre, les faites seraient dirigés perpendiculairement à ces bâtiments et la toiture de l'atelier serait formée de dix travées de 11^m,50 de portée.

Les projets dans un même système diffèrent par la composition des fermes de charpente et surtout par l'espacement des colonnes.

M. SPITAELS tient essentiellement à ce que deux machines puissent être placées, l'une à côté de l'autre, dans un même entre-colonnement, pour qu'il soit possible d'arriver, entre ces machines, avec un petit wagon, une grue, etc.

L'honorable membre fait remarquer que pour que l'on puisse travailler avec facilité aux machines, il est nécessaire que l'entre-axe des fosses soit de six mètres et, par conséquent, celui des colonnes de douze mètres.

M. LE PRÉSIDENT se prononce contre le système de toiture consistant à placer les faîtes perpendiculairement à la direction des bâtiments latéraux : il en résulterait de graves inconvénients en cas de neige ou de pluie d'orage, car l'eau de tous les cheneaux se rendrait dans les deux gouttières latérales et inonderait les bâtiments des forges et de l'outillage.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit qu'il résulte d'une conversation qu'il a eue le matin même avec M. Belpaire, que cet ingénieur préfère cette disposition parce qu'elle permettra, selon lui, d'aérer et de ventiler plus convenablement l'atelier de montage.

M. LE PRÉSIDENT répond que la ventilation pourra être obtenue tout aussi facilement dans le système des trois travées longitudinales, au moyen de parties mobiles à ménager dans la toiture.

A la suite de cette discussion, le sous-comité décide, à l'unanimité :

1° Qu'il y a lieu de couvrir la cour où doit être établi l'atelier de montage, au moyen d'un toit formé de trois travées égales, dont les faîtes soient parallèles à ceux des bâtiments latéraux ;

2° Que l'espacement des colonnes supportant la travée du milieu et les versants intérieurs des travées latérales doit être de 12 mètres.

Le sous-comité décide qu'il s'occupera de la suite de cet examen dans sa prochaine séance qu'il fixe au lundi, 2 juillet, à 11 heures du matin.

Ont pris part aux votes :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Nurenburger, Quoilin et Spitaels.

La séance est levée à 1 heure 1/2.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 74.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 2 juillet 1855.

Ordre du jour : Examen des projets de constructions à exécuter à l'arsenal de Malines.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. Spitaels a fait connaître qu'absent jusqu'au 15 de ce mois, il ne pourra pas assister à la séance.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé

A la demande de M. de Brouwer de Hogendorp, le sous-comité examine de nouveau quel est l'espacement le plus convenable à adopter pour les colonnes de l'atelier de montage à construire à l'arsenal de Malines.

Le sous-comité constate qu'en admettant, conformément à ce qui a été décidé dans la dernière séance, que chaque entre-colonnement doit comprendre l'espace nécessaire à deux locomotives, on doit choisir, à raison du développement que présente la surface à couvrir, entre 12^m,40 et 14^m,50 pour la distance des supports; il s'assure par l'examen des profils et des plans que la plus petite de ces largeurs est suffisante pour que le travail à faire aux machines puisse s'effectuer avec facilité et émet en conséquence l'avis qu'il y a lieu de l'adopter dans la rédaction des projets définitifs de l'atelier dont il s'agit.

Le sous-comité fixe ensuite à quinze le nombre des fosses transversales qu'il convient de construire de chaque côté de la fosse à chariot qui occupera le milieu de l'atelier; l'entre-axe des fosses transversales sera, d'après l'entre-axe admis pour les colonnes, de 5^m,75.

Enfin, le sous-comité émet l'avis qu'il y a lieu de consacrer le restant de la cour à couvrir, à l'installation de la chaudronnerie et de l'atelier de réparation des plates-formes et des excentriques.

Toutefois, sur l'observation de M. de Brouwer de Hogendorp, le sous-comité émet le vœu que la réparation des plates-formes soit désormais confiée, autant que possible, à l'industrie privée.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que le sous-comité de l'exploitation a, dans sa dernière séance, chargé M. de Brouwer de Hogendorp de présenter au Ministre le projet d'organisation et décidé qu'à cet effet ce travail serait copié d'urgence, mais que cette copie n'a pas été faite jusqu'à présent, parce que d'après ce qui a été

répondu au secrétaire, les bureaux d'expédition n'ont pas eu le temps de s'en occuper.

M. le Président exprime l'opinion que la dignité du comité s'oppose, autant que la marche de ses travaux qui pourraient ainsi être entravés, à ce qu'il accepte cette réponse.

M. QUOILIN propose au sous-comité de rendre compte de ces faits au Ministre en le priant de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour qu'ils ne se renouvellent pas à l'avenir, et désigner le fonctionnaire auquel il faudra s'adresser désormais pour la copie des pièces demandée par le comité ou les sous-comités.

Cette proposition est admise à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a transmis au comité, pour examen et avis :

1° Un projet de bâtiment à construire à la halte de Templeuve ;

2° Deux plans d'ensemble de la distribution des voies et du bâtiment des recettes de la station de Quiévrain.

Le sous-comité nomme M. le Président rapporteur pour la première de ces communications et M. de Brouwer de Hogendorp pour la seconde.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. le Président rappelle que la première partie des propositions contenues dans le rapport présenté par l'honorable M. Spitaels au sujet des travaux projetés à l'arsenal de Malines a pour objet :

1° *La transformation de l'atelier actuel de montage aux locomotives et la fonderie de cuivre en tournerie de roues et essieux de locomotives, voitures et wagons ;*

2° *La transformation de la remise aux locomotives de la ligne de l'Est en atelier de rebandage de roues ;*

3° *La construction, contre ce bâtiment, d'un hangar où l'on installerait la presse hydraulique, la machine à cater, la machine à couper les bandages et une machine radiale indiquées sous les lettres G, H, D et C à l'atelier des roues du plan d'ensemble soumis à l'examen du sous-comité, ainsi qu'une seconde machine radiale à prendre parmi celles venant d'Angleterre et une machine à mortaiser verticale ;*

4° *L'établissement de la fonderie de cuivre à côté de la fonderie de fer dans le local affecté aujourd'hui à celle-ci.*

Ces propositions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité, avec la réserve qu'on examinera ultérieurement de quelle manière on remplacera la remise aux locomotives qu'on enlève ainsi au service de la station et que le hangar à annexer à l'atelier de rebandage sera construit de la manière la plus simple et la plus économique.

M. le Président met ensuite en délibération les propositions de M. Spitaels concernant :

1° *L'établissement de la tournerie dans le bâtiment qui sert aujourd'hui d'atelier pour les menuisiers ;*

2° *L'établissement de l'atelier des menuisiers dans la tournerie actuelle.*

Ces propositions sont adoptées à l'unanimité.

Enfin, le sous-comité adopte également, à l'unanimité, les propositions concernant l'emplacement des deux marteaux pilons et insiste sur la nécessité de les établir dans un très-bref délai.

Après une courte discussion, le sous-comité ajourne jusqu'au retour de M. Spitaels la décision à prendre sur les autres propositions relatives à l'arsenal de Malines.

Ont pris part aux votes :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Nurenburger et Quoilin.

La séance est levée à 1 heure $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 75.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 5 juillet 1853.

Ordre du jour : *Examen des mesures à prendre pour augmenter le trafic du chemin de fer.*

Interpellation concernant l'approvisionnement du coke.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy, en l'absence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, LOOS, QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. DE LANNOY rend compte de la décision prise par le sous-comité des travaux et constructions dans sa dernière séance, au sujet de la copie du projet d'organisation qui n'avait pas été faite dans le délai demandé parce que, d'après ce qui a été répondu au secrétaire, les bureaux d'expédition n'avaient pas eu le temps nécessaire à cet effet ; il prie M. de Brouwer de Hogendorp de vouloir bien faire part à l'assemblée de ce qui s'est passé ensuite de cette décision.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître qu'à l'issue de la séance, il s'est rendu, avec un extrait du projet de procès-verbal relatif à cet incident, auprès de M. le Ministre qui a donné immédiatement les ordres nécessaires pour que ce travail fût copié d'urgence ; que, depuis lors, cette copie lui a été remise et qu'il a pu ainsi satisfaire au vœu du sous-comité qui l'avait chargé d'expliquer au Ministre les détails et le mécanisme du projet d'organisation.

M. de Man d'Attenrode entre en séance et remplace M. de Lannoy à la présidence.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a transmis au comité un dossier relatif aux réclamations contre l'insuffisance du matériel de transport des chemins de fer.

LE SECRÉTAIRE annonce qu'en l'absence de M. Masui, M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet se tient à la disposition du sous-comité à l'effet de lui donner, sur l'approvisionnement du combustible, les renseignements qu'il pourrait désirer.

Le sous-comité décide qu'il abordera en premier lieu cet objet de l'ordre du jour et qu'il entendra M. Poncelet.

En conséquence ce fonctionnaire est introduit.

A la demande de M. le Président, M. PONCELET expose les mesures arrêtées par l'administration pour l'approvisionnement du combustible pendant le second semestre de 1855, ensuite de la décision prise par M. le Ministre, sur la proposition du comité consultatif, au sujet de l'adjudication du 30 mai dernier qui n'a pas été approuvée.

Il donne lecture notamment :

D'une dépêche ministérielle renfermant les instructions transmises à MM. les ingénieurs Gobert et Cambrelin, qui ont été chargés de se rendre dans les divers centres de production à l'effet de traiter par marchés directs ;

Et d'un rapport de ces fonctionnaires qui, rendant compte du résultat défavorable de leurs démarches, font diverses propositions tendantes à conclure des marchés à des conditions moins sévères que celles des cahiers des charges, jusqu'à concurrence de la moitié de la consommation journalière.

M. PONCELET a communiqué ce rapport à M. Spitaels, et d'après l'avis de cet honorable membre, il a conseillé au Ministre d'approuver ces propositions, mais en restreignant les marchés à une fourniture de trois mois seulement. M. le Ministre, adoptant cet avis, a autorisé MM. Gobert et Cambrelin à recueillir des soumissions pour ces fournitures.

M. Poncelet donne lecture de la dépêche qui leur a été adressée, à cet égard, et ajoute que les diverses soumissions qu'ils ont à présenter entrent successivement et sont soumises sans retard à l'approbation de M. le Ministre.

Enfin M. Poncelet donne également lecture d'un rapport de M. Cambrelin signalant la nécessité de faire fournir du combustible d'urgence, et de la réponse du Ministre qui a autorisé cet ingénieur à faire des commandes anticipatives sur les soumissions qu'il a à soumettre à son approbation.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande pourquoi l'administration, au lieu de s'adresser elle-même aux fournisseurs, a chargé deux fonctionnaires de cette mission et pour quels motifs elle a choisi M. Gobert qui est étranger à ce service.

M. PONCELET répond qu'en traitant directement et verbalement avec les fournisseurs, on obtient généralement d'eux des conditions plus avantageuses; que l'administration a pensé qu'il était utile, afin d'aboutir plus rapidement à un résultat, de charger deux personnes de ces démarches; et que d'ailleurs M. Gobert, qui a fait plusieurs fois l'intérim du service d'approvisionnement du combustible, est parfaitement au courant des besoins de ce service.

M. Loos demande si, par les mesures prises, l'approvisionnement du coke est assuré.

M. PONCELET répond affirmativement.

Cet honorable membre demande ensuite quelle sera la différence entre le prix du coke acheté pendant le premier semestre et celui des marchés que le Gouvernement contractera pour le second.

M. PONCELET répond qu'il a lieu de croire que cette différence ne sera pas considérable; que le prix moyen du coke consommé pendant le premier semestre a été de fr. 27-42; que celui des soumissions déposées à l'adjudication du 30 mai 1855, adjudication qui n'a pas été approuvée, était de fr. 35-21, mais que celui des soumissions nouvelles est d'environ 29 francs.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP est d'autant plus satisfait d'entendre cette déclaration qu'il sait que des employés du chemin de fer ont répandu le bruit qu'il résulterait des modifications apportées par le comité aux conditions des cahiers des charges pour la fourniture du combustible, une majoration de dépense annuelle de 500,000 francs, et c'est en partie à cause de cela qu'il avait demandé à M. le Président de mettre ces interpellations à l'ordre du jour de la séance.

M. PONCELET n'a point entendu faire de pareilles réflexions, et si les mesures proposées par le comité consultatif ont été l'objet des commentaires signalés à M. de Brouwer de Hogendorp, il peut affirmer que ce n'est point dans le personnel supérieur de l'administration; il croit que l'administration ne peut être rendue responsable de ce qui se dit dans le personnel inférieur; mais qu'il suffirait de lui indiquer ceux qui se permettent des observations de ce genre, pour qu'elle les rappelât immédiatement à leurs devoirs.

Après quelques observations sur les soumissions présentées par MM. Gobert et Cambrelin, sur les clauses nouvelles des derniers cahiers des charges qui ont pu déterminer l'élévation des offres faites à l'adjudication du 30 mai; sur les points qu'il y aura à examiner principalement dans les conditions des adjudications ultérieures, la discussion est close sur cet objet.

Le sous-comité décide qu'en l'absence de M. Masui, il n'abordera pas le premier objet inscrit à l'ordre du jour de la séance et qu'il se réunira pour le discuter, jeudi prochain, 12 de ce mois, à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin.

M. LE PRÉSIDENT demande ce qui a été fait ensuite des décisions du sous-comité au sujet du travail de réorganisation.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP lui donne connaissance des explications qui ont été fournies à ce sujet au commencement de la séance.

La séance est levée à 4 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE MAN D'ATTENRODE.

N° 76.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 9 juillet 1853.

Ordre du jour : *Examen du projet de bâtiment des recettes pour la station de Templeuve.*
Examen des plans d'ensemble de la station de Quiévrain.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, ÉLIAS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé avec une rectification demandée par M. Quoilin.

Le sous-comité abordant le premier objet à l'ordre du jour, M. le président donne lecture de son rapport sur le projet de bâtiment des recettes pour la halte de Templeuve.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« Templeuve donne au chemin de fer peu de voyageurs : 6,317 par an ; soit 18 par jour, et, comme il y a journellement neuf convois qui s'y arrêtent, cinq allant à Tournai et quatre à Courtrai, il en résulte que chacun d'eux prend, en moyenne, 2 voyageurs. En supposant même que tous les voyageurs fussent pour Tournai, il n'y en aurait pas encore 4 par convoi. On ne peut, je crois, indiquer aucune raison qui fasse prévoir une augmentation de ce nombre.

» Le mouvement des grosses marchandises est de 1,217 tonneaux par an, soit $3\frac{2}{5}$ de tonneau par jour. Pour les marchandises aussi, rien ne peut faire présumer une augmentation de mouvement.

» D'après cet exposé, le bâtiment des recettes doit être établi sur de petites dimensions et se borner au strict nécessaire.

» Celui dont l'avant-projet nous est soumis a 17^m,50 de longueur sur 5^m,50 de largeur ; soit 96 $\frac{1}{4}$ mètres carrés de surface.

» Il comprend :

» 1° Au rez-de-chaussée, un magasin de 23 mètres carrés ; un bureau de 10 ; une salle d'attente de 20 ; une loge d'escalier et un cabinet de 8 $\frac{1}{2}$; une chambre de 13 ;

» 2° A l'étage, trois chambres, un cabinet et une quatrième chambre ou grenier au-dessus du magasin ;

» 5° Sous terre, une cuisine, une grande et une petite caves, la grande de 27 mètres carrés.

» Les dimensions du magasin et de la salle d'attente, sont relativement grandes ; aussi dit-on dans les pièces du dossier, qu'elles suffiraient encore s'il y avait accroissement dans le mouvement ; or, comme cet accroissement n'est pas dans les éventualités, on peut, sans inconvénient, les réduire un peu.

» Nous ne comprenons la nécessité ni de la chambre ni du cabinet ; ces pièces n'ont d'autre justification, nous paraît-il, que la symétrie des façades et l'emploi d'un espace dont on ne savait que faire. Ces raisons ne sont pas déterminantes ; nous proposons donc de supprimer et la chambre et le cabinet. Nonobstant cette suppression, il restera encore à l'étage de quoi loger largement le chef de la station qui n'est ici qu'un employé très-subalterne.

» On a évidemment aussi exagéré les locaux souterrains.

» Comme il serait difficile peut-être, après la suppression de la chambre et du cabinet au rez-de-chaussée, de donner aux façades un aspect satisfaisant, nous proposons le plan ci-joint qui nous semble satisfaire aux besoins, d'une manière complète et avoir sur l'autre l'avantage d'une meilleure distribution avec une économie notable.

» Il y a économie d'abord ; en effet, la surface bâtie est de 63^m,64 ; par conséquent moindre que celle du projet soumis de 50^m,61.

» Ensuite il y a meilleure distribution, c'est ce que la comparaison des deux plans rend évident. Dans le nôtre, il y a, pour le receveur, une entrée particulière qui conduit directement à l'étage, à la cave, au bureau et au magasin, et du bureau on sort dans la station, sans passer par la salle d'attente. Cette salle est à l'une des extrémités et le magasin à l'autre ; l'une et l'autre de ces pièces débouchent sous un porche d'attente, ménagé entre leurs extrémités, faisant avant-corps sur la partie centrale. La cuisine souterraine trouvera sa place sous le bureau et sous une partie de la salle d'attente ; sous le reste de cette salle on placera la cave.

» Nous n'avons pas d'observation à faire sur le projet de corps de garde ; seulement nous ferons remarquer qu'il suffira d'une fenêtre sur chacune des faces latérales.

» Bruxelles, le 9 juillet 1853. »

» *Le Président-Rapporteur,*

» E. DE LANNOY.

A la suite de ce rapport, M. le Président entre dans quelques explications verbales. Il fait remarquer notamment que le plan soumis à l'examen du comité ne semble pas avoir reçu entièrement l'assentiment de l'administration ; qu'on trouve, en effet, au dossier un projet de lettre tendant à prescrire, à l'auteur de ce plan, de le modifier de façon à donner à l'étage, qui n'est projeté qu'à 1^m,60 de hauteur, sous la sablière, une élévation de trois mètres. M. le Président estime que cette modification est nécessaire.

M. MASUI déclare que pour la distribution des bâtiments destinés à desservir les haltes du chemin de fer, on a essayé de toutes les combinaisons imaginables et qu'on s'est arrêté enfin à celle du projet proposé, comme réunissant le plus d'avantages.

M. Masui la préfère à celle du croquis déposé, à l'appui de son rapport, par M. le président, d'abord parce qu'elle place le bureau entre la salle d'attente, par où le garde-halte, qui n'a pas d'assistant, communique avec le public, et le magasin, où il dépose immédiatement, sans devoir quitter en quelque sorte ce bureau, les colis qu'on lui remet; et ensuite, parce qu'elle donne à la famille de cet agent, une place au rez-de-chaussée.

M. LE PRÉSIDENT répond que par la combinaison qu'il propose, le garde-halte pourra se rendre directement de son logement à son bureau, ce qui n'a pas lieu dans le projet de l'administration, et que cet agent ne sera du reste pas éloigné de son magasin quand il se trouvera dans ce bureau; qu'il considère comme une chose mauvaise pour le service, l'établissement d'une communication directe entre le bureau et la salle d'attente; enfin qu'il ne croit pas que la famille du garde, qui aurait une cuisine souterraine et un logement convenable à l'étage, devrait avoir, en outre, une pièce au rez-de-chaussée.

Une longue discussion s'engage, entre MM. le Président et Masui, sur les avantages et les inconvénients respectifs de ces deux projets. Il y est mis fin par l'observation du second de ces honorables membres, que le sous-comité ferait chose utile en visitant des bâtiments de halte établis dans le système proposé pour Templeuve.

Le sous-comité décide, en effet, qu'avant d'émettre un avis sur le projet qui lui est soumis, il examinera quelques-uns de ces bâtiments et passe, en conséquence, au second objet à l'ordre du jour.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP déclare n'avoir rien à objecter contre le plan proposé pour la station de Quiévrain considéré dans son ensemble. Il croit cependant devoir faire observer que le nombre des voies paraît considérable pour une station qui, après tout, n'est que de passage pour les grosses marchandises, et recommander à l'administration d'examiner si, par des mesures à prendre, d'accord avec l'administration du chemin de fer du Nord, il n'y aurait pas moyen de le diminuer dans certaines limites.

L'honorable membre appelle plus spécialement l'attention du sous-comité sur la partie de cette station qui serait affectée au service des voyageurs: ce service se ferait sous une gare couverte s'appuyant sur deux bâtiments comprenant, l'un, les locaux pour le service de la douane, la salle de visite, les salles d'attente, le buffet-restaurant et un hangar pour le transbordement des marchandises; l'autre, les bureaux du chef de station, du sous-chef de station, de la poste et du télégraphe, les bureaux de recette belge et français, un corps-de-garde pour ouvriers, et un hangar à voitures avec dépendances tels que atelier pour le visiteur de voitures, lampisterie, chaufferettes, magasin, etc.

L'honorable membre, avant de se prononcer sur le mérite de ce projet, a cru devoir consulter le fonctionnaire chargé par le Département des Finances de l'inspection du service des douanes sur le chemin de fer, et il a pu s'assurer par les conversations qu'il a eues avec lui, que les dispositions proposées ne recevraient pas l'approbation de l'administration des douanes, qui, à Quiévrain, ne visite pas seulement les voyageurs et les bagages venant de France en Belgique, par le chemin de fer; mais aussi, ceux arrivant de la localité même pour prendre un train marchant vers l'intérieur du pays. Or pour rendre la surveillance plus facile

en même temps que la fraude plus difficile, la douane exigera que tout le service des voyageurs soit concentré dans un seul et même bâtiment.

En suite de ces observations, M. de Brouwer de Hogendorp a cru devoir faire le croquis d'un bâtiment unique comprenant les diverses pièces nécessaires à ce service, qu'il soumet à l'examen du sous-comité:

Ce bâtiment aurait 93 mètres de longueur sur une largeur de 11^m,30 dans ses deux ailes, et de 16 mètres dans la partie centrale. Il serait bordé d'un trottoir de 6 mètres de largeur, le long duquel les convois viendraient se ranger, et qui serait d'ailleurs surmonté d'un auvent présentant une saillie débordant au-dessus des voitures, en sorte que l'embarquement et le débarquement des voyageurs se feraient à l'abri de la pluie.

M. de Brouwer de Hogendorp préfère cette combinaison (qu'il considère d'ailleurs comme suffisante pour les besoins du service) à une gare couverte, parce qu'elle permettra de réaliser une économie très-notable sur les dépenses de construction.

M. de Brouwer de Hogendorp termine son rapport en faisant remarquer que le hangar aux voitures pourra être placé très-convenablement à l'une des extrémités de la station et que le service de transbordement, qui deviendra, dans l'avenir, moins important, pourra se faire sous un simple toit à placer au-dessus d'une quelconque des voies.

M. MASUI n'a jamais entendu dire que les voyageurs arrivant de la commune de Quiévrain fussent visités à la station; il croit qu'il y a erreur sous ce rapport.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que ses informations, sur ce point, sont très-positives.

Une longue discussion s'établit sur cette question.

M. QUOILIN s'engage à prendre, à cet égard, des renseignements: il demandera si cette visite se fait réellement, dans quelles circonstances elle a lieu et pour quels motifs.

Mais M. Quoilin fait remarquer qu'à raison de l'importance de la question, il serait fort utile que le sous-comité fit un examen des lieux, afin de se rendre bien compte des exigences du service, tant du chemin de fer que de la douane. L'honorable membre en fait, en conséquence, la proposition.

Le sous-comité l'adopte, décide qu'il se rendra lundi prochain à Quiévrain, et renvoie, à cette réunion, la suite de cette discussion.

M. QUOILIN invitera M. l'inspecteur Van Roost à assister à cette réunion.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEF.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 77.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 12 juillet 1853.

Ordre du jour : *Examen des mesures à prendre pour augmenter le trafic des chemins de fer.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{3}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, QUOILIN, TESCH-ET VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP appelle l'attention du sous-comité sur les résultats favorables donnés par la machine fournie par M. Wilson, qui, depuis qu'elle est en service, est employée à la traction des trains express partant de Bruxelles pour Liège à 9 heures 45 minutes du matin : depuis lors, ce train arrive régulièrement, tandis que précédemment il était souvent en retard ; on était obligé d'employer deux machines dès que le nombre des voitures était de neuf ou dix.

La machine anglaise remorque avec facilité seize voitures et pourra en trainer une vingtaine à la vitesse voulue pour que le train dont il s'agit fasse le trajet de Bruxelles à Ans dans le temps prescrit.

D'un autre côté, la consommation de cette machine est très-satisfaisante : elle ne brûle, en un voyage de Bruxelles à Ans et retour, y compris l'allumage, que de quarante-neuf à cinquante paniers de coke, alors que celle connue sous le nom de la machine bleue, construite par M. Regnier-Poncelet, d'après les plans du chef d'atelier Walschaerts, en brûle environ soixante.

M. de Brouwer de Hogendorp exprime l'opinion que l'emploi de la machine Wilson permettra de faire arrêter le convoi dont il s'agit, à Louvain, sans qu'il en résulte du retard dans son arrivée à Liège, et il propose en conséquence, le rétablissement de cet arrêt qui sera aussi avantageux à l'administration qu'au public.

Le sous-comité, s'associant aux observations émises par cet honorable membre, exprime le vœu que le convoi partant de Bruxelles pour Liège à 9 heures 45 minutes du matin, fasse arrêt à la station de Louvain.

M. MASUI, confirmant les renseignements donnés par M. de Brouwer de Hogendorp, sur les résultats favorables fournis par la machine Wilson depuis sa mise en service, dit qu'il serait utile de constater d'une manière exacte l'avantage qu'elle présente dans sa consommation, par des expériences comparatives à faire avec des machines que l'on considère comme étant les meilleures ; il en fait la proposition.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP l'appuie et fait remarquer qu'il serait également utile d'essayer la machine Wilson à la traction des convois de marchandises.

Le sous-comité, accueillant la proposition de M. Masui, émet l'avis qu'il y a lieu de constater les avantages que présente la machine Wilson, par des expériences comparatives à faire avec des machines que l'administration considère comme donnant les meilleurs résultats.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT accorde la parole à M. de Brouwer de Hogendorp.

Cet honorable membre commence par donner lecture de l'opinion exprimée dans l'un de ses comptes rendus, par le conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Strasbourg, sur l'organisation de l'exploitation commerciale.

Cette opinion est formulée de la manière suivante :

« Lorsqu'on projette le tracé d'un chemin de fer, on cherche à faire passer la
» ligne au milieu des populations ; on la fait dévier pour lui faire toucher les cen-
» tres de production et de consommation ; on la fait fléchir pour rallier les voies
» navigables ou les rivières. On la regarde comme une voie qui doit féconder sur
» son passage, et faute de pouvoir l'étendre dans toutes les directions, on lui mé-
» nage des ramifications ou des issues.

» L'organisation de l'exploitation commerciale doit appliquer le principe qui a
» présidé à l'établissement du tracé.

» La ligne de conduite à suivre est toute tracée.

» Ce n'est pas sur le transport des voyageurs et des marchandises situés sur la
» ligne, que doit se porter principalement l'attention : ce transport est assuré, il
» est la conséquence naturelle de l'établissement du chemin, mais il ne suffirait
» pas à la prospérité de l'entreprise ; c'est au delà des points extrêmes et sur les
» localités situées dans une zone plus ou moins étendue, qu'il faut diriger les
» efforts.

» De là la nécessité de créer, à certains points intermédiaires, ainsi qu'aux ex-
» trémités de la ligne, des services de correspondance ou de roulage pour les mettre
» en communication facile et constante avec tous les centres de production et de
» consommation, que le chemin de fer peut desservir. »

M. DE BROUWER DE HOGENDORP expose les mesures prises, en application de ces principes, par la compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, pour faire converger vers sa ligne les transports autres que ceux qui lui sont naturellement acquis ; et les efforts qu'elle fait surtout pour y attirer, au détriment du chemin de fer belge, les voyageurs et les marchandises allant d'Angleterre en Allemagne et réciproquement. Il se demande si, de notre côté, nous avons fait tout ce que nous pouvions faire pour obtenir de nouveaux transports et pour conserver les relations acquises. Il passe en revue ce qui a été fait jusqu'à présent et indique ce qu'il conviendrait de faire, selon lui, pour augmenter le trafic sur nos lignes.

Les mesures qu'il faudrait prendre, dans l'opinion de l'honorable membre, seraient :

1° De créer de nouveaux services d'affluents ;

2° De mettre le chemin de fer de l'État en rapport direct avec tous les autres chemins de fer belges ;

3° D'établir des relations directes et sans intermédiaire, avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Angleterre, pour les voyageurs et les marchandises.

M. de Brouwer de Hogendorp fait remarquer :

En ce qui concerne les affluents au chemin de fer, que l'administration a créé les services du Luxembourg et ceux de Tirlemont à Jodoigne et de Leuze à Peruwelz, mais que cela n'est pas assez et qu'il conviendrait d'étendre ces services à d'autres localités ;

Quant aux relations avec les chemins de fer belges, que l'administration n'est pas encore en rapport direct avec le chemin de fer d'Anvers à Rotterdam ;

Et enfin, en ce qui concerne les rapports avec les lignes étrangères, que le chemin de fer de l'État n'est en relation directe qu'avec le chemin de fer du Nord en France, le chemin de fer rhénan et la ligne d'Aix-la-Chapelle à Gladbach et Ruhrort ; les relations avec les autres chemins de fer allemands, en ce qui concerne les marchandises, ayant lieu par l'intermédiaire de la maison Cohn, à Cologne ; et, celles avec les chemins de fer anglais, pour l'expédition des petits colis, se faisant par l'intermédiaire de l'agence continentale, aucun arrangement n'existant pour le transport des marchandises.

M. de Brouwer de Hogendorp montre, par des exemples, que ces intermédiaires coûtent fort cher au public et sont, par suite, fort préjudiciables à l'État, en éloignant les marchandises de son chemin de fer au profit de lignes concurrentes.

M. de Brouwer de Hogendorp cite notamment l'exemple d'un colis de librairie de 30 kilogrammes, coûtant, pour le transport, par le South-Eastern, de Londres à Boulogne, fr. 4-58 ou bien fr. 8-33 s'il est expédié à grande vitesse, et de Londres à Ostende, par l'intermédiaire de l'agence continentale, fr. 26-50.

M. de Brouwer de Hogendorp pense que la suppression des intermédiaires constituerait un avantage considérable pour l'État, autant que pour le commerce, et que, dans ce but, le chemin de fer de l'État doit chercher à s'associer au Clearing-house des chemins de fer anglais et aux unions des chemins de fer allemands. Il est convaincu que l'affiliation du chemin de fer belge à ces associations ne souffrirait aucune difficulté. Il ajoute que le moment actuel est favorable à l'établissement de relations directes avec les lignes anglaises et allemandes, à cause du décime de guerre dont les transports sur les chemins de fer français vont être frappés. Il demande donc que la question soit examinée.

M. de Brouwer de Hogendorp appelle aussi l'attention du sous-comité, sur ce que le chemin de fer de l'État fait aujourd'hui les décomptes de tous les chemins de fer concédés ou étrangers avec lesquels il est en relation ; qu'il en résulte pour le Gouvernement une augmentation de personnel et de dépense qui est à l'avantage des compagnies ; qu'il serait juste que celles-ci participassent à ces dépenses et qu'on atteindrait ce but en établissant en Belgique un Clearing-house qui ferait les décomptes mixtes et dont les frais seraient supportés par toutes les administrations intéressées.

M. Masui répond que le chemin de fer de l'État est en relation intime avec toutes les lignes concédées en exploitation dans le pays, sauf avec celle d'Anvers à Rotterdam. Il explique les motifs qui se sont opposés jusqu'à présent à l'établissement de rapports directs avec cette ligne.

M. Masui déclare que la nécessité de relations directes avec les chemins de fer étran-

gers a été souvent reconnue, mais que l'administration, en cherchant à en créer, a rencontré beaucoup de difficultés dans l'exécution de ses vues ; qu'elle a demandé, en effet, à la direction du chemin de fer rhénan de se mettre en relation directe avec le chemin de fer de Minden, mais que celui-ci s'y est refusé à cause de la complication que cela aurait introduit dans les décomptes ; que, dans cette situation et eu égard aux avantages réels que présentaient surtout pour le commerce d'Anvers les relations avec l'Allemagne, l'administration a dû chercher un intermédiaire qui voulût se charger des transports au delà de Cologne, et que c'est ainsi qu'elle a été amenée à faire des arrangements avec la maison Cohn de Berlin qui a établi une agence à Cologne et des tarifs pour les transports à partir de cette ville vers tous les points de l'Allemagne, de la Pologne, de la Russie, etc. ; que dès que le chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Ruhrort a été livré à l'exploitation, elle a forcé la maison Cohn à avoir une succursale à Aix-la-Chapelle.

M. Masui fait remarquer, d'une part, en ce qui concerne les relations de la Belgique avec la France, que c'est le chemin de fer du Nord qui se charge des transports au delà de Paris, l'administration belge n'ayant de rapport direct qu'avec le chemin de fer contigu au sien ; et, d'autre part, qu'indépendamment des relations pour le transport des marchandises entre la Belgique et l'Angleterre établies par l'intermédiaire de l'agence continentale, l'administration a fait des arrangements avec les chemins de fer du South-Eastern et de l'Eastern Counties, en vertu desquels des coupons directs sont donnés aux voyageurs venant d'Angleterre en Belgique et jusqu'à Cologne ; que des propositions ont été faites au chemin de fer de Minden, pour étendre ces coupons à sa ligne, mais que la direction de ce chemin de fer a répondu que ces transports n'étaient pas assez importants.

M. Masui fait connaître aussi que le gouvernement prussien s'est beaucoup préoccupé des moyens de faciliter les transports de marchandises de l'Allemagne vers l'Angleterre et que jusqu'à présent il n'a rien trouvé de mieux que les arrangements faits avec l'agence continentale.

Enfin M. Masui déclare que dans son opinion, l'établissement d'un Clearing-house chargé de régler les décomptes de tous les transports mixtes et de l'emploi réciproque du matériel appartenant aux diverses exploitations, serait une chose fort utile mais peut-être difficile à réaliser, parce que les compagnies concessionnaires, se trouvant très-bien de l'état actuel des choses, s'opposeraient sans doute à sa création. M. Masui ajoute, en outre, que l'institution d'un Clearing-house ne sera réellement utile et nécessaire que quand l'étendue des lignes concédées mises en exploitation sera beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui.

Une longue discussion s'engage sur ces diverses questions.

M. DE LANNOY fait remarquer que puisqu'il résulte des explications de M. Masui que l'administration a cherché à établir des relations directes avec l'Allemagne, mais que ses démarches n'ont pas abouti, il conviendrait que le sous-comité fût éclairé sur ce point, par un rapport indiquant, d'une manière complète, les tentatives faites, les difficultés qu'on a rencontrées et les mesures qu'il faudrait prendre pour les surmonter. Il propose, en conséquence, au sous-comité de demander ce rapport à l'administration.

Plusieurs membres émettent des doutes sur la possibilité que les prix si diffé-

rents indiqués par M. de Brouwer de Hogendorp, se rapportent à des transports effectués dans des conditions comparables.

M. TESCH pense qu'il y a là, avant tout, un point de fait à éclaircir ; que s'il est vrai que les différences dans les prix de transport sont aussi grandes, il est évident qu'on doit porter remède à cet état de choses ; qu'il faudra donc, pour que le sous-comité puisse émettre en connaissance de cause un avis sur la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, qu'il sache d'une manière exacte quels sont les intermédiaires dont l'administration se sert aujourd'hui et ce que ces intermédiaires coûtent au public ; que ce n'est qu'ensuite de ces renseignements qu'on pourra rechercher les moyens de parer aux inconvénients signalés.

M. QUOILIN exprime l'opinion que pour parvenir à l'institution d'un Clearing-house chargé de faire les décomptes mixtes de tous les chemins de fer belges, en relation avec celui de l'État, il sera nécessaire de soumettre cette question à l'examen d'une commission dans laquelle tous les intéressés seraient représentés ; il propose donc au sous-comité d'inviter l'administration à se mettre en rapport avec les diverses exploitations de chemins de fer, à l'effet de se mettre d'accord avec elles sur les principes qui devront servir de base à la création de ce contrôle.

Le sous-comité, accueillant ces diverses propositions, demande que l'administration lui fournisse un travail indiquant quelles seraient les mesures à prendre pour :

- 1° Se mettre en relation directe avec tous les chemins de fer belges ;
- 2° Se mettre en relation directe, sans intermédiaire, avec les chemins de fer de l'Allemagne et les chemins de fer anglais associés au Clearing-house ;
- 3° Pour l'établissement d'un Clearing-house en Belgique.

Et signalant, dans le cas où l'un ou l'autre de ces résultats serait jugé impossible à atteindre, les difficultés qui s'y opposent ;

Plusieurs membres échangent encore quelques observations sur l'utilité que présenteraient des relations directes avec les chemins de fer allemands.

M. LOOS explique de quelle manière le chemin de fer de Strasbourg parvient à diriger, par sa ligne, des transports d'Anvers vers la Suisse qui suivaient d'abord la voie du Rhin, à partir de Cologne : c'est par des réductions dans les prix des parcours sur la ligne du Nord en France et sur celle de Paris à Strasbourg que l'on a pu offrir un avantage au commerce, par cette voie. M. Loos fait observer que le Gouvernement ne pourrait pas recourir à ce moyen.

M. MASUI exprime l'opinion qu'il serait utile que le Gouvernement chargeât M. de Brouwer de Hogendorp d'assister à la conférence des chemins de fer allemands, qui doit avoir lieu à Breslau, le 25 de ce mois, à l'effet de s'assurer de la possibilité de rattacher le chemin de fer belge à l'union des chemins de fer allemands et d'y examiner les mesures qu'il faudrait prendre pour atteindre ce but. Il ajoute qu'il se joindrait volontiers à cet honorable membre, pour l'accomplissement de cette mission.

Le sous-comité, partageant cette manière de voir, émet le vœu que le Gouvernement délègue MM. de Brouwer de Hogendorp et Masui à cette conférence.

La séance est levée à 4 heures $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE MAN D'ATTENRODE.

N° 78.

SOUS-COMITÉ DU CONTENTIEUX.

Procès-verbal de la séance du 13 juillet 1855.

Ordre du jour : *Responsabilité de l'État, en ce qui concerne les erreurs et les malversations vis-à-vis de la Société concessionnaire de la ligne de Dendre-Waes.*

Participation des compagnies concessionnaires de chemin de fer, aux travaux d'établissement de viaducs au croisement du chemin de fer de l'État, en remplacement de passages à niveau.

La séance est ouverte à 2 heures $\frac{1}{4}$, sous la présidence de M. Tesch.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité aborde le premier objet à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT expose la question soumise à son examen.

Il fait connaître :

Qu'à l'occasion de plusieurs forcements en recette qui n'ont pu être récupérés, et qui ne pouvaient plus être mis à la charge de l'employé en cause, attendu qu'il était décédé depuis lors, la société concessionnaire du chemin de fer de Dendre-Waes prétend qu'elle ne peut être passible des erreurs ou malversations commises par des agents du Gouvernement et demande en conséquence que dans les décomptes des recettes il ne soit pas fait de déduction de ce chef;

Qu'un fonctionnaire estime que l'État n'est responsable, vis-à-vis de la Société de Dendre-Waes, ni des erreurs commises par ses agents dans la perception des péages à partager avec la Société concessionnaire, ni même de leurs malversations;

Qu'un autre fonctionnaire soutient que l'État a le droit d'imposer à la Société une part proportionnelle dans les sommes irrécouvrables, lorsque les non-recouvrements proviennent d'erreurs involontaires et non d'actes de malversations;

Qu'un troisième est au contraire d'avis que les prétentions de la Société concessionnaire sont fondées, c'est-à-dire que l'État est responsable vis-à-vis d'elle non-seulement des malversations que ses comptables peuvent commettre, mais encore de leurs erreurs;

Qu'enfin M. l'avocat du Département, consulté à cet égard, a déclaré, tout en reconnaissant que la question était grave, qu'il regardait cette dernière opinion comme étant seule admissible.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture des principaux passages du rapport que M. l'avocat Allard a adressé à M. le Ministre.

A la suite d'une longue discussion à laquelle tous les membres prennent part, M. le Président, avec l'assentiment du sous-comité, met successivement aux voix les questions suivantes :

1° *L'État est-il seul responsable, d'une manière absolue, des erreurs commises par ses agents ?*

2° *Ou ne l'est-il que conformément à la théorie des fautes ?*

3° *Les conséquences d'une malversation doivent-elles être supportées exclusivement par l'État ?*

4° *Ou la théorie des fautes est-elle applicable à ce cas ?*

La première est résolue négativement par deux voix contre deux.

Ont répondu *non* : MM. Dolez et Tesch.

Ont répondu *oui* : MM. de Man d'Attenrode et Quoilin.

La seconde est résolue affirmativement par deux voix contre deux également

Ont répondu *oui* : MM. Dolez et Tesch.

Ont répondu *non* : MM. de Man d'Attenrode et Quoilin.

La troisième est résolue affirmativement par trois voix contre une.

Ont répondu *oui* : MM. de Man d'Attenrode, Dolez et Quoilin.

A répondu *non* : M. Tesch.

La quatrième est résolue négativement par trois voix contre une également.

Ont répondu *non* : MM. de Man d'Attenrode, Dolez et Quoilin.

A répondu *oui* : M. Tesch.

Le sous-comité aborde le deuxième objet à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que le sous-comité des travaux et constructions s'occupant de la question de savoir s'il y a lieu d'exécuter, au croisement du chemin de fer de l'État et de celui du Bas-Flénu, les ouvrages nécessaires pour les faire passer l'un au-dessus de l'autre au moyen d'un viaduc, a demandé que le sous-comité du contentieux examinât d'abord jusqu'à quel point le Gouvernement pourrait contraindre la Société concessionnaire du second de ces railways à contribuer aux dépenses de construction de ces ouvrages.

M. le Président prie en conséquence le sous-comité de vouloir bien délibérer sur cet objet.

M. QUOILIN donne lecture de la note suivante :

« Trois questions principales sont à examiner :

» 1° Faut-il modifier l'état actuel des choses ?

» 2° Le Gouvernement a-t-il le droit de faire des changements sans être obligé à des dommages-intérêts envers les concessionnaires ?

» 3° Les concessionnaires doivent-ils contribuer aux frais de ces changements ?

» Les ingénieurs et l'administration des chemins de fer de l'État semblent être seuls compétents pour résoudre la première question. C'est à eux qu'il appartient d'apprécier, d'après l'expérience, d'après les faits qui se produisent journellement, jusqu'à quel point il est possible de prendre des mesures propres à prévenir des accidents, non pas d'une manière absolue, mais de telle sorte qu'ils ne soient pas plus fréquents et plus difficiles à empêcher que dans l'ensemble des exploitations

de ces voies de transports et de communications. Je pense que le comité consultatif ne se trouve pas en position de se prononcer sur cette question, et d'engager ainsi sa responsabilité.

» La deuxième question a été résolue affirmativement par M. l'avocat Allard, et les motifs qu'il en donne dans son rapport du 26 février 1848, semblent de nature à lever toute doute à cet égard.

» Pour se prononcer sur la troisième question, il faudrait avoir sous les yeux les conventions passées avec les compagnies concessionnaires, actes qui ne se trouvent pas au dossier. Sans doute que M. l'avocat Allard et les fonctionnaires du Département des Travaux Publics qui ont examiné l'affaire, ont consulté ces documents. S'il y avait dans les actes de concession une clause quelconque qui pût être invoquée à l'appui des prétentions du Gouvernement, nul doute qu'on l'eût fait valoir dans les nombreux rapports et notes qui composent le dossier. Or, on ne trouve aucune trace d'une mention de pareille clause. En l'absence d'une stipulation qui lierait formellement les compagnies concessionnaires, il ne semble pas qu'il soit possible de les contraindre à participer à des travaux nécessités exclusivement dans un intérêt de sécurité publique. C'est dans un intérêt général que ces travaux seraient construits, c'est donc la généralité des citoyens, c'est-à-dire le Trésor, qui doit en supporter les frais.

» Je ne hasarde ces quelques réflexions qu'avec crainte, parce que je sens toute mon insuffisance pour élucider de pareilles questions. Mes honorables collègues du sous-comité du contentieux ont examiné l'affaire en juristes. Je me rallierai à leur opinion, si d'autres considérations viennent modifier ma conviction. »

A la suite d'une courte discussion, M. le Président met aux voix les deux questions suivantes :

Le Gouvernement a-t-il le droit de faire des changements sans être obligé à des dommages-intérêts envers les concessionnaires?

Les concessionnaires doivent-ils contribuer aux frais de ces changements?

Elles sont résolues à l'unanimité, la première affirmativement, la seconde négativement.

Ont pris part au vote : MM. de Man d'Attenrode, Dolez, Quoilin et Tesch.

L'ordre du jour est épuisé.

La séance est levée à 3 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 79.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la réunion du 16 juillet 1855.

Ordre du jour : *Examen des plans d'ensemble concernant la station de Quiévrain.*

Le sous-comité se réunit, à la station de Quiévrain, à 10 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

MM. l'inspecteur Van Roost, le chef de service Mongedast et le chef de station Bertrand, assistent à la réunion.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître à M. Van Roost que des doutes se sont élevés, dans la dernière séance du sous-comité, sur la question de savoir si, à la station de Quiévrain, la douane soumet à la visite les personnes et les bagages venant de la localité même pour s'embarquer au chemin de fer ; il le prie de vouloir bien fournir, à cet égard, des renseignements au sous-comité.

M. VAN ROOST expose d'une manière détaillée les opérations de cette partie du service de la douane à Quiévrain. Il résulte des explications qu'il donne :

Que pour réprimer la fraude, la douane doit exercer une surveillance active sur les personnes venant du village pour se rendre, par le chemin de fer, dans l'intérieur du pays ;

Qu'elle a le droit de visiter à cet effet les voyageurs et leurs bagages ;

Que dans la pratique, les bagages sont toujours visités, mais que les personnes ne le sont qu'exceptionnellement et lorsqu'on a des raisons pour les suspecter.

M. Van Roost signale ensuite les inconvénients que la douane trouverait à l'adoption du projet soumis à l'examen du sous-comité : ces inconvénients se résument en ce que dans le système des deux bâtiments, les douaniers, au nombre de deux, chargés de la visite des voyageurs de la localité, à leur entrée dans la station, ne se trouveraient pas sous la surveillance directe et immédiate de leurs chefs, et exécuteraient leur consigne avec moins de zèle et d'exactitude.

M. LE PRÉSIDENT invite le secrétaire à faire connaître les motifs qui l'ont engagé à proposer cette disposition.

M. VANDERSWEEP déclare qu'en étudiant ce projet, il s'est préoccupé principalement de la plus grande facilité à donner aux voyageurs et de la sécurité de la marche des convois ; qu'à cet égard, il est à remarquer que le bureau des recettes doit se trouver dans un bâtiment donnant sur la place de stationnement parce que

c'est de ce côté seulement que les voyageurs de la localité peuvent avoir facilement accès à la station ; que les salles de visite et d'attente ne pourraient être ménagées dans ce même bâtiment qu'à la condition de faire stationner les convois venant de France, sur la voie destinée à ceux allant de Belgique en France et de faire croiser les voies ; que pour éviter ces croisements qui peuvent donner lieu à des accidents graves, il a été amené à placer tout le service de la douane, les salles d'attente, et le buffet-restaurant dans un second bâtiment à élever à la gauche de la voie venant de France ; qu'il n'a pas hésité à adopter cette disposition parce qu'il a pensé qu'ayant égard aux facilités et à la sûreté qu'elle procurerait au service, la douane l'accepterait sans difficulté.

M. MASUI s'étonne de ce que l'administration de la douane ne préfère pas un bâtiment placé à l'intérieur de la station et surtout qu'elle ne fasse aucune objection à une construction qui présentera une longue série de fenêtres s'ouvrant sur la place de stationnement ; alors que pour satisfaire au vœu qu'elle a exprimé à une autre époque, le bâtiment de Verviers a dû être placé au milieu de la station.

M. VAN ROOST répond que l'existence de ces fenêtres donnant sur la place de stationnement ne peut être considérée comme un inconvénient pour la douane parce qu'elle occupera elle-même le bâtiment dont il s'agit ; et, qu'en ce qui concerne l'exemple de la station de Verviers, cité par M. Masui, il est à remarquer que cette station ne peut être assimilée à celle de Quiévrain, parce qu'elle n'est pas située dans le rayon de la douane et qu'il ne lui paraît pas, à raison de cette circonstance, que le Département des Finances ait pu devoir se prononcer sur l'emplacement du bâtiment élevé dans cette station.

Après quelques observations présentées par plusieurs membres sur les plans soumis à l'examen du sous-comité et des explications données par MM. Mongenast et Bertrand sur le service de la station, M. le Président fait remarquer que les besoins et les exigences du service de la douane à la station de Quiévrain sont maintenant suffisamment définis et il propose en conséquence de clore cette discussion.

Cette proposition est adoptée.

Le sous-comité procède à la visite des divers locaux de la station et renvoie la suite de l'examen des plans d'ensemble à une prochaine séance.

Le sous-comité part pour Bruxelles à une heure, s'arrête à Thulin et à Ruysbroeck pour examiner les bâtiments de ces stations et se sépare à 3 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNON.

N° 80.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 19 juillet 1855.

Ordre du jour : *Examen des réclamations adressées à la Chambre des Représentants par le commerce et l'industrie, au sujet de l'insuffisance du matériel de transport;*
Emploi fait des 500,000 francs prélevés sur le crédit de 9 millions pour le renouvellement du matériel;
Interpellation au sujet des expériences faites sur la durée de la cuisson du coke;
Interpellation sur le rayon des courbes adopté pour le chemin de fer de Termonde à Lokeren;
Interpellation au sujet de la commande et du modèle adopté pour les dix diligences dont la construction a été déclarée urgente, il y a trois mois;
Communication du tableau complet du cadre du personnel et des attributions des divers agents;
Généralisation du système Edmondson;
Recherche des moyens de simplifier les écritures;
Examen du système de comptabilité des recettes et dépenses dans les diverses branches de service;
Examen de la nouvelle forme à donner au budget et au compte annuel.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{3}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

En mettant en discussion le premier objet à l'ordre du jour, M. le Président rappelle que M. le Ministre a communiqué au comité un dossier contenant de nombreuses réclamations au sujet de l'insuffisance du matériel de transport sur le chemin de fer de l'État et notamment une pétition adressée à la Chambre des Représentants par la commission des exploitants des mines de houille du Couchant de Mons.

M. DE LANNOY fait observer que la première question à examiner est celle de savoir si le matériel sera suffisant pour les besoins des transports quand les locomotives et les wagons actuellement en construction auront été livrés; il prie M. Masui de vouloir bien donner des explications à cet égard.

M. MASUI répond qu'il résulte du travail remis au comité sur l'emploi des cré-

dits de 4,880,000 francs et de 9 millions, qu'après la fourniture du matériel commandé, abstraction faite de celui qu'on pourra construire avec une partie des 350,000 francs réservés sur le crédit de 9 millions, dont l'emploi reste à déterminer, il y aura, pour arriver au chiffre du matériel admis par l'ancien conseil, à pourvoir encore à la construction de 18 locomotives et de 1,250 wagons, et à demander à cet effet l'argent nécessaire aux Chambres (*).

M. Masui ajoute que le seul remède efficace à apporter à la situation actuelle dont le commerce et l'industrie se plaignent avec raison et qui ne permet pas à l'administration de tenter les transports nouveaux qui pourraient augmenter les recettes du chemin de fer, consiste dans l'augmentation du matériel de transport ; il émet le vœu, que le Gouvernement suive en cela l'exemple de la compagnie du Nord en France, qui a voté des sommes considérables pour l'extension de son matériel.

M. SPITAELS fait ressortir également la nécessité d'augmenter le matériel roulant dans le plus bref délai. Il croit devoir insister d'autant plus sur ce point que les transports ont pris un développement qu'il était impossible de prévoir. Son expérience lui a démontré que partout, en fait de matériel, les prévisions les plus élevées sont dépassées, et il est persuadé que celui que l'ancien conseil a admis pour le chemin de fer de l'État sera insuffisant, c'est-à-dire qu'avec les 1,250 wagons restant à commander pour atteindre le chiffre de 6,000, on se trouvera encore au-dessous des besoins réels.

L'honorable membre fait remarquer aussi que l'augmentation des moyens de transport aurait pour conséquence une augmentation de recettes ; il est convaincu que si notre matériel était en rapport avec les demandes du commerce et de l'industrie, les recettes s'élèveraient immédiatement à 50 millions. Il demande donc que le sous-comité émette le vœu que le Gouvernement prenne immédiatement les mesures nécessaires pour faire les fonds qu'il faudra pour la construction de nouveaux wagons.

M. ÉLIAS appuie les observations de M. Spitaels. Il fait remarquer que l'ouverture de la ligne de Dendre-Waes ajoutera vingt-deux lieues de chemin de fer au réseau de l'État ; et, il se demande comment on fera face aux besoins nouveaux à résulter de l'exploitation de cette ligne nouvelle, si l'on ne donne pas immédiatement une extension considérable au matériel de transport. Il fait voir la nécessité de sortir d'une situation qui oblige l'administration à faire de son matériel un usage excessif qui le détruit rapidement, et à louer des wagons aux compagnies, à des prix élevés.

Un membre demande si l'on ne pourrait pas, pour parer à cette situation mauvaise, autoriser les particuliers à faire circuler leurs wagons sur le chemin de fer de l'État, en attendant que le Gouvernement prenne des mesures pour étendre son matériel.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que cette question a déjà été examinée par le sous-comité.

M. Loos se prononce pour l'admission du matériel des industriels sur les lignes

(*) Voir la 5^e annexe au procès-verbal n° 52, p. 285.

de l'État: Il vaut mieux, dit-il recourir à cette mesure, quels que puissent en être les inconvénients, que de manquer constamment de wagons.

M. SPITAEIS démontre, au moyen des résultats de l'exploitation consignés dans le compte rendu de 1883, que la construction de wagons est un excellent placement d'argent, et il exprime l'opinion que le Gouvernement aurait tort de laisser faire par des particuliers des bénéfices qu'il pourrait faire lui-même.

L'honorable membre ajoute toutefois que le Gouvernement, s'il hésitait à demander à la Chambre tout le crédit nécessaire pour la construction des wagons à commander, pourrait recourir aux mesures prises par des compagnies qui, se trouvant dans des embarras financiers, ont traité pour la fourniture de wagons qu'elles payent par annuités. Il pense que le Gouvernement trouverait des industriels qui lui livreraient ainsi du matériel à des conditions avantageuses.

M. ÉLIAS exprime la même opinion; il fait connaître qu'une compagnie a traité pour la fourniture de wagons moyennant une annuité de 363 francs, pour intérêt et amortissement, à payer pendant cinq ans.

Plusieurs membres examinent longuement les différentes combinaisons auxquelles on pourrait avoir recours. Toutefois, sur la proposition de M. Quoilin, qui fait observer que le sous-comité n'est pas compétent pour décider cette question, l'assemblée décide, à l'unanimité, qu'elle se bornera à signaler au Ministre l'urgente nécessité d'augmenter le matériel roulant du chemin de fer, et pour le cas où le Gouvernement verrait de l'inconvénient à demander à la Législature toute la somme qu'il faudrait pour la construction du matériel à commander, à appeler son attention sur la location de wagons et le paiement par annuité, comme moyens auxquels il pourrait recourir.

Le sous-comité aborde ensuite le deuxième objet à l'ordre du jour.

M. MASUI dépose un tableau résumant l'emploi de la somme de 500,000 francs prise sur le crédit de 9,000,000 pour travaux de renouvellement à effectuer au matériel de transport.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP a demandé à M. le Président que l'emploi de cette somme fût mis à l'ordre du jour de la séance, parce qu'il savait qu'on l'affectait à des travaux de simple réparation, alors que, dans son opinion, le comité n'avait donné son assentiment à la mesure prise à cet égard, qu'avec la pensée que ces 500,000 francs seraient employés à renouveler des wagons hors de service, à en augmenter la capacité; en un mot, à des travaux qui devaient avoir pour résultat d'augmenter le matériel de transport.

L'honorable membre cite, à l'appui de son opinion, des passages de procès-verbaux du comité et des sous-comités de l'exploitation et des travaux et constructions, ainsi que la lettre par laquelle le Ministre a demandé à la Cour des comptes son avis quant à la légalité de l'imputation de ces travaux de renouvellement sur le crédit de 9,000,000. Il ne fait point ces observations dans le but de critiquer ce qui a été fait, mais simplement, de rendre les 500,000 francs à leur destination réelle; ce qui est encore possible, puisque toutes les fournitures faites sur ce crédit pourront aussi bien être appliquées à des renouvellements qu'à des travaux d'entretien.

M. MASUI ne partage pas la manière de voir de M. de Brouwer de Hogendorp; il rappelle que l'on s'est plaint fréquemment au sein du comité de la situation

déplorable où se trouvait le matériel de transport et que c'est pour remédier à cette situation qu'à défaut de fonds disponibles sur le budget, on s'est décidé, quoiqu'il n'ait jamais approuvé cette mesure, à faire les travaux nécessaires, à cet effet, sur le crédit de 9 millions; que la somme de 500,000 francs était donc destinée à des ouvrages de petit entretien, d'entretien ordinaire, de renouvellement et de reconstruction, etc., c'est-à-dire à tous ceux ayant pour objet de mettre le matériel en bon état. Il ajoute qu'il est du reste trop tard pour revenir là-dessus, la plus grande partie de cette somme étant engagée.

M. ÉLIAS déclare également que, dans son opinion, on a eu en vue des travaux d'entretien aussi bien que de renouvellement.

Après une longue discussion sur ce point, le sous-comité décide, sur la proposition de M. Quoilin, que cette question sera renvoyée à l'examen d'un membre, à qui l'on remettra toutes les pièces qui y sont relatives et qui en fera l'objet d'un rapport.

A la demande du sous-comité, M. le Président se charge de ce travail.

Le troisième objet à l'ordre du jour est mis en discussion.

M. MASUI dépose une note sur les expériences faites aux fours à coke de Malines.

L'administration ayant à déterminer les dimensions des foyers à commander pour les machines à reconstruire, a cru prudent de prévoir le cas où l'on trouverait avantageux d'adopter une plus longue durée de cuisson dans la fabrication du coke, et a voulu s'assurer si, en suivant les anciennes dimensions des foyers et des grilles, l'on pourrait brûler du coke plus dense. On a fait fabriquer, dans ce but, des cokes de 24, 48, 72 et 96 heures de cuisson, dans les fours à sole chauffée de Malines.

La note déposée par M. Masui rend compte des essais faits dans les machines des combustibles ainsi obtenus.

Après quelques explications sur la portée de ces essais, il est convenu que M. Masui fera compléter cette note (qui ne donne que les résultats fournis dans les machines) par l'indication du rendement et du poids des cokes obtenus dans les diverses cuissons, et que le sous-comité s'en occupera, s'il y a lieu, dans une prochaine séance.

M. QUOILIN demande, à cette occasion, si l'administration a réalisé le vœu exprimé par le comité qu'on fit venir d'Angleterre une certaine quantité de coke et de charbon pour la fabrication du coke, à l'effet de procéder à des expériences comparatives avec des combustibles belges.

M. MASUI répond que M. le Ministre a prié son collègue des Affaires Étrangères de vouloir bien charger le consul belge à Newcastle, de faire l'achat et l'expédition de ces cokes et charbons anglais.

M. LE PRÉSIDENT, mettant en discussion le quatrième objet à l'ordre du jour, déclare que d'après les renseignements qui lui ont été donnés, on aurait adopté pour le tracé des courbes du chemin de fer de Dendre-Waes, à la sortie de la station de Termonde vers Lokeren, des rayons tellement petits qu'il est à craindre que le passage des convois ne s'y fasse avec difficulté; il demande à M. Masui de vouloir bien lui faire connaître ce qu'il en est à cet égard.

M. MASUI répond que l'instruction des projets relatifs à la construction du chemin de fer de Dendre-Waes rentre dans les attributions de l'administration

des ponts et chaussées ; qu'il a été consulté toutefois sur la partie du tracé de cette ligne comprise entre la station de Termonde et l'Escaut ; qu'il a déclaré qu'il considérait le projet présenté comme inadmissible, mais que son avis n'a pas été adopté.

Il est donné lecture de la note adressée, à cet égard, par M. Masui à M. le directeur général des ponts et chaussées et des mines, laquelle s'exprime très-formellement contre l'adoption de ce tracé.

Un membre pense que c'est pour satisfaire aux vœux de la ville de Termonde, qui attachait une grande importance à l'établissement d'un débarcadère à l'Escaut, près du pont actuel, que le Gouvernement a admis ce projet.

M. LE PRÉSIDENT fait observer combien il est déplorable que le Gouvernement cède ainsi aux exigences des administrations communales.

Après quelques observations sur les conditions fâcheuses pour la traction, que présentera cette partie de chemin de fer, il est mis fin à cette discussion et le sous-comité aborde le cinquième objet de son ordre du jour.

M. MASUI déclare que les dix diligences faisant l'objet de la soumission souscrite par M. Pauwels ne pouvant être fournies que vers la fin de l'année, leur construction ne pouvait plus être considérée comme urgente, et que dès lors il a pensé qu'il serait utile d'attendre que la voiture de première classe commandée à M. Arnoux, de Paris, fût livrée ; qu'on pourra ainsi examiner les perfectionnements apportés par ce constructeur à cette voiture et en tirer parti dans la détermination du modèle à adopter pour les diligences que l'administration a à commander.

M. Masui ajoute qu'il a, en conséquence, proposé de retarder de quelques mois la conclusion du marché Pauwels, et que le Ministre a adopté cette proposition.

M. LE PRÉSIDENT met en discussion le sixième objet à l'ordre du jour.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait remarquer que quoiqu'il ait été décidé qu'avant d'arrêter les cadres, le projet d'organisation serait soumis aux délibérations du comité général, il serait cependant utile que le tableau complet du personnel actuel et des attributions des divers agents, fût communiqué au sous-comité, qui pourrait ainsi procéder à un travail préparatoire ; il demande donc à M. Masui s'il pourrait déposer, pour tous les services, un tableau semblable à celui qu'il lui a remis pour la direction de la voie.

M. MASUI répond affirmativement et s'engage à produire ces renseignements.

Le sous-comité passe au septième objet à l'ordre du jour.

M. MASUI fait connaître que, dans son opinion, il y aurait avantage à généraliser successivement le système Edmondson pour les coupons de voyageurs ; qu'il a proposé de l'appliquer immédiatement à la ligne de Jurbise à Mouscron, sauf à l'étendre ensuite à d'autres sections ; mais que le Ministre n'a pas cru pouvoir admettre cette proposition, parce qu'il n'y a au budget aucun crédit pour couvrir la dépense à laquelle elle donnerait lieu.

M. Masui ajoute que la dépense restant à faire pour l'application de ce système à tout le réseau des chemins de fer de l'État, est évaluée à 31,000 francs.

M. LE PRÉSIDENT pense qu'il y aurait économie pour l'État à la généralisation

du système Edmondson, d'autant plus que la principale dépense est faite : l'achat et l'installation des machines nécessaires à la fabrication des coupons. Il fait ressortir ensuite, de même que M. Masui, les avantages qu'il présente pour la comptabilité et le contrôle des opérations de recette.

Le sous-comité, partageant cette manière de voir, émet, à l'unanimité, le vœu que le Gouvernement hâte, autant que possible, l'application d'une manière générale de ce système au chemin de fer de l'État.

Au sujet des huitième et neuvième objets à l'ordre du jour, M. Spitaels fait remarquer que la simplification des écritures et le choix du système de comptabilité des recettes et des dépenses, à adopter dans les diverses branches du service, seront la conséquence du projet d'organisation. L'honorable membre pense que quand on sera d'accord sur les bases de cette organisation, on arrivera facilement à une formule qui rendra la comptabilité plus claire et plus concise qu'elle ne l'est actuellement.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP tout en partageant la manière de voir de M. Spitaels, pense qu'il serait bon que quelques membres fussent chargés, dès à présent, de rechercher les moyens de simplifier les écritures et la comptabilité ; il rappelle, à cet égard, que dans une lettre communiquée récemment au comité, se trouvait exprimée l'opinion qu'avant de déterminer les cadres de la nouvelle organisation, il convenait de rechercher quelle est la partie du travail qui se fait aujourd'hui qui doit être supprimée.

L'honorable membre pense qu'on pourra arriver à la simplification des écritures, en comparant ce qui se fait aujourd'hui dans l'administration des chemins de fer de l'État, à ce qui se pratique dans les compagnies, et il fait remarquer qu'il serait d'autant plus utile que l'on s'en occupât immédiatement, que cet examen sera fort long.

M. QUOILIN en appuyant ces observations, fait remarquer qu'il conviendrait, pour qu'il pût être procédé à ce travail, que les modèles des imprimés fussent communiqués aux membres qui en seraient chargés, et il propose en conséquence de demander que cette communication soit faite.

Cette proposition est adoptée.

Il est entendu que ces modèles seront remis à MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels, chargés par le sous-comité de l'examen de toutes les questions qui se rattachent au projet d'organisation.

En ce qui concerne le dixième objet à l'ordre du jour, M. Spitaels fait remarquer que le sous-comité ne pourra utilement examiner la forme à donner au budget que lorsque le compte rendu de 1854, que l'on imprime en ce moment, lui aura été communiqué ; il propose donc d'ajourner cette discussion à une prochaine séance.

Cette proposition est adoptée.

Le sous-comité émet ensuite le vœu, sur la proposition de M. Spitaels, que M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet soit chargé de visiter, avec cet honorable membre, l'exposition universelle de Paris, en ce qu'elle présente d'intéressant au point de vue de l'industrie des chemins de fer, et les ateliers des diverses lignes aboutissant à Paris, notamment ceux d'Épernay et de La Chapelle dont l'examen

peut être d'une grande utilité pour l'étude des constructions projetées à l'arsena de Malines.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 2 heures 1/2.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 81.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 4 août 1855.

Ordre du jour : *Rapport verbal de MM. de Brouwer de Hogendorp et Masu sur le résultat de leur voyage en Allemagne.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que M. Masui retenu auprès du Ministre des Finances de Bavière, ne pourra pas assister à la séance.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. QUOILIN demande si les communications dont il est question dans le procès-verbal dont il vient d'être donné lecture, ont été faites.

En l'absence de M. Masui, le secrétaire répond :

Que l'on prépare des collections des imprimés en usage au chemin de fer pour tous les membres du comité ;

Que le compte rendu de 1854 est imprimé et sera distribué également aux membres du comité ;

Que M. Masui a donné des instructions pour que l'on dressât le tableau du personnel actuel de l'administration avec l'indication des attributions des divers agents.

M. DE LANNOY rappelle qu'il a été convenu que les machines à reconstruire en partie, que le sous-comité des travaux et constructions a visitées, seraient démontées et qu'on ferait des travaux à y effectuer, des devis qui seraient communiqués au comité avant qu'on mette la main à l'œuvre. Il demande ce qui a été fait à cet égard.

que les machines dont il s'agit sont encore en service, et, qu'on ne les démontera que lorsqu'il sera devenu nécessaire de les mettre en réparation.

Il est donné communication de la décision par laquelle le Ministre a approuvé les diverses propositions du sous-comité des travaux et constructions au sujet de machines à renouveler ou à réparer, et a donné en même temps des instructions pour que les devis à faire fussent communiqués au comité.

M. LE PRÉSIDENT annonce que le Ministre vient de transmettre à l'avis du comité une lettre, en date du 31 juillet dernier, par laquelle M. Wilson offre de livrer, vers le 15 de ce mois, aux conditions de son premier marché, une machine mixte à quatre roues couplées semblable à celle qu'il a fournie récemment à l'administration des chemins de fer.

L'assemblée, vu l'urgence, décide qu'elle s'occupera immédiatement de l'examen de cette proposition.

M. DE LANNOY demande si l'on fait de la machine fournie par M. Wilson un emploi qui soit de nature à en garantir le bon entretien et par suite la conservation.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que cette machine est utilisée à la traction, entre Bruxelles et Ans, du train express partant de la première de ces stations à 9 heures 45 minutes du matin ; qu'au moyen de cette machine ce train marche de la manière la plus régulière, alors qu'avec nos locomotives ordinaires à voyageurs, il était généralement en retard à raison du grand nombre de voitures dont il est toujours composé en été ; qu'il importe au point de vue de nos relations avec la Prusse qui exige une grande exactitude dans sa marche, que ce train arrive toujours à son heure, et que sous ce rapport, la machine Wilson fait un excellent service ; mais qu'il est certain cependant, que si on la met à feu tous les jours, que si on ne lui donne pas le repos indispensable à son bon entretien, cette machine sera détériorée en peu de temps ; et qu'à cet égard, il serait extrêmement avantageux que l'administration pût disposer d'une seconde machine semblable à celle-là.

M. DE LANNOY déclare que, d'après les explications que M. de Brouwer de Hogendorp vient de donner, il considère comme utile et urgent de commander cette seconde machine et qu'en conséquence, dans son opinion, il y a lieu d'accepter l'offre de M. Wilson.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP pense que l'acquisition de cette seconde machine serait d'autant plus utile que la plupart des établissements du pays étant surchargés de travail, seront en retard de livrer les locomotives qu'ils ont à fournir à l'État, et ne pourraient accepter de nouvelles commandes, qu'avec des délais de fourniture très-longes ; que d'ailleurs la question à examiner par le comité ne doit pas être considérée au point de vue de l'intérêt des industriels belges, mais bien de ceux de l'exploitation : la question est de savoir si l'administration a besoin immédiatement d'une seconde machine semblable à celle que M. Wilson lui a fournie, et, sous ce rapport, dit l'honorable membre, il ne peut y avoir de doute.

M. de Brouwer de Hogendorp rappelle aussi que le sous-comité des travaux et constructions, s'occupant du nombre de machines à commander en Angleterre, a émis l'avis, dans sa séance du 18 décembre dernier, qu'il y avait lieu d'en acheter six dans ce pays, et il fait remarquer que les commandes faites par les

membres du comité qui se sont rendus en Angleterre, se sont bornées à trois machines, en sorte qu'en acceptant l'offre de M. Wilson qui fait l'objet de la discussion, on resterait dans les limites admises par ce sous-comité.

M. QUOILIN pense qu'il n'y a pas de raison pour que le comité se déjuge et qu'il faut commander une quatrième machine en Angleterre, en acceptant l'offre de M. Wilson.

Cette opinion ne donnant lieu à aucune objection, M. le président met aux voix la question suivante :

Y a-t-il lieu d'accepter l'offre que fait M. Wilson de livrer à l'État, pour le 15 août courant, une machine semblable à celle qu'il a fournie récemment à l'État.

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias et Quoilin.

Le sous-comité, abordant son ordre du jour, M. le Président donne la parole à M. de Brouwer de Hogendorp.

Cet honorable membre rappelle qu'ensuite de l'avis émis par le sous-comité dans sa dernière séance, M. le Ministre a chargé M. Masui et lui de se rendre à la réunion des chemins de fer allemands qui a eu lieu à Breslau, le 25 du mois dernier et jours suivants.

Avant de rendre compte du résultat de cette mission, il exprime la satisfaction qu'a fait éprouver à M. Masui et à lui, l'accueil vraiment cordial qu'ils ont reçu à cette réunion; l'envoi des deux délégués belges à ce grand congrès, où quarante-sept administrations de chemins de fer étaient représentées, a été considéré comme un acte de courtoisie.

L'honorable membre déclare que dans l'accomplissement de leur mission (rechercher les moyens d'entrer en relation plus directe avec les chemins de fer allemands), ils ont trouvé, chez tous les administrateurs qu'ils en ont entretenus, le plus grand empressement et le plus vif désir de s'unir aussi intimement que possible aux chemins de fer belges; que M. le président Witgenstein, entre autres, placé à la tête du chemin de fer de Cologne à Minden, a exprimé de la manière la plus formelle, le désir de nouer immédiatement des relations directes avec le chemin de fer belge, et il a même offert de venir en Belgique, pour conclure une convention à cet effet.

Les chemins de fer allemands, dit M. de Brouwer de Hogendorp, tiennent surtout à s'unir aux chemins de fer belges parce qu'Anvers est plus favorablement situé pour une grande partie de l'Allemagne que Brème et Hambourg qui constituent les ports principaux de la confédération germanique. Toutes les administrations ont compris combien il était utile de se relier directement à ces deux ports. La Bavière et la Saxe ont conclu, avec les chemins de fer qui y conduisent, des conventions en vertu desquelles les marchandises y sont transportées directement du midi de l'Allemagne. Ces pays comprennent de même combien il serait avantageux, pour eux, d'être rattachés directement au port d'Anvers et ils sont tout prêts à conclure des arrangements avec les chemins de fer belges.

M. de Brouwer de Hogendorp fait observer que M. Masui et lui n'ont eu avec

les délégués des chemins de fer allemands que des conversations sur ce sujet, mais que ces conversations ont suffi pour leur démontrer que le terrain est tout préparé; qu'il serait extrêmement facile d'établir des relations intimes avec ces chemins de fer, et il considère qu'il est d'autant plus urgent de s'en occuper, que la ligne de Strasbourg à Paris, se trouve maintenant en relation immédiate avec l'union des chemins de fer de l'Allemagne centrale.

L'honorable membre qui ignorait ce fait quand le sous-comité s'est occupé, dans sa dernière séance, des moyens d'entrer en relation avec l'Allemagne, l'a appris par un rapport lu à la réunion de Breslau.

M. de Brouwer de Hogendorp fait remarquer aussi qu'en créant des relations directes et intimes avec tout le réseau des lignes allemandes on ne fera pas seulement du bien aux chemins de fer de l'État, dont on augmentera le trafic, mais que l'on rendra ainsi un véritable service au commerce et à l'industrie du pays; et qu'à cet égard, l'établissement de ces relations peut être considéré comme présentant le caractère d'une mesure gouvernementale. Il conclut, en émettant le vœu que le Département s'occupe, d'urgence, des moyens de réaliser ces relations et conduise, avec célérité, les négociations à entamer dans ce but.

M. de Brouwer de Hogendorp expose ensuite, parmi les nombreuses questions examinées à la réunion de Breslau, celles qui intéressent plus particulièrement le chemin de fer belge. Ces questions concernent :

1° Les conditions d'échange des cartes de libre parcours entre les diverses administrations ;

2° Le transport, au même prix, de toute espèce de marchandises sur les diverses lignes : une proposition faite dans ce sens a été repoussée par l'assemblée ;

3° L'assurance des bagages, équipages, chevaux, bestiaux et marchandises de toute espèce : le Wurtemberg proposait, pour ces assurances qui, déjà établies d'une manière générale, se font aujourd'hui d'après des bases différentes selon les lignes, un mode uniforme applicable à tous les chemins de fer de l'Allemagne. Sa proposition a été adoptée avec certaines modifications. M. de Brouwer de Hogendorp la déposera, à titre de renseignement, aux archives du comité ;

4° Un règlement très-intéressant pour l'usage des wagons sur les lignes de chemin de fer en relation. M. de Brouwer de Hogendorp déposera aussi aux archives, le rapport dont ce règlement a été l'objet.

M. de Brouwer de Hogendorp cite également, parmi les objets dignes d'intérêt, traités à la réunion de Breslau, un rapport sur la situation des unions qui se sont formées dans la grande association des chemins de fer allemands.

Ces unions sont au nombre de deux : celle des chemins de fer du nord de l'Allemagne et celle des chemins de fer de l'Allemagne centrale. Ces unions sont, du reste, dans certains cas, liées entre elles par des conventions spéciales : c'est ainsi que les lignes du midi sont rattachées directement au port de Brême, par des arrangements faits avec les chemins de fer de l'Union du Nord. M. de Brouwer de Hogendorp fait remarquer que cette dernière a acquis une grande importance. Il en indique comme preuve, les recettes qu'elle fait, du chef du transit par ses lignes. Elles se sont élevées, l'année dernière, à 1,115,000 thalers.

Une question intéressant plus spécialement les chemins de fer allemands, mais que l'honorable membre croit cependant devoir signaler également à l'atten-

tion des membres du sous-comité, était celle de savoir comment on rendrait exécutoire, comment on donnerait, en quelque sorte, force de loi aux décisions de l'assemblée annuelle. Il a été admis que ces décisions n'auraient qu'une force morale, chacune des administrations faisant partie de l'association, restant libre de les adopter.

M. de Brouwer de Hogendorp termine cette seconde partie de son rapport, en annonçant que la réunion aura lieu, l'année prochaine, à Francfort et que le chemin de fer belge est invité, dès à présent, à y prendre part.

Enfin, M. de Brouwer de Hogendorp fait connaître que M. Masui et lui ont mis ce voyage à profit pour étudier l'organisation des chemins de fer allemands ; qu'ils y ont remarqué généralement beaucoup d'ordre et un bon matériel, surtout sur le chemin de fer de Cologne à Minden et ceux qui le prolongent jusqu'à Berlin.

Ces honorables membres ont visité les ateliers du chemin de fer de Minden et y ont vu des choses utiles au point de vue de l'établissement des ateliers de l'arsenal de Malines.

Ils ont examiné aussi la fabrication du coke et ont été étonnés d'apprendre que le rendement du charbon était, dans certains fours, de 85 p. %, alors que l'on n'obtient que 72 p. % environ dans des fours établis, d'après le système employé en Belgique.

M. de Brouwer de Hogendorp dépose le plan des fours de Dortmund. Il fait une description sommaire de la manière dont la cuisson s'y opère : elle dure de onze à dix-sept jours, selon l'état de l'atmosphère.

MM. de Brouwer de Hogendorp et Masui ont remarqué aussi les rails des chemins de fer allemands ; ils sont presque exclusivement du modèle dit Vignoles et consolidés partout au moyen d'éclisses boulonnées. Ils ont vu que sur la ligne de Berlin à Anhalt, on enlevait des rails encore en bon état d'un modèle analogue à celui du chemin de fer belge, pour les remplacer par des rails Vignoles.

Les rails employés en Allemagne sont généralement de trois calibres, dont les hauteurs sont respectivement de $3\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{2}$ et $4\frac{3}{4}$ pouces ; les poids, par pied courant, de 20, $22\frac{3}{4}$ et 24 livres. Le poids des éclisses est, d'après ces calibres, de 5.15, 7.25 et 11.88 livres.

M. de Brouwer de Hogendorp pense que l'emploi si général du rail Vignoles en Allemagne, où les ingénieurs ont fait une étude très-approfondie des conditions d'établissement de la voie, est un fait qui doit être pris en sérieuse considération et qu'il serait utile que le chemin de fer de l'État fit l'essai de ce système.

Enfin, l'attention de MM. de Brouwer de Hogendorp et Masui s'est portée aussi :

1° Sur l'emploi de l'acier puddlé pour la confection des excentriques et des éclisses ; il en résulte une économie notable par la diminution du poids de ces objets et leur plus grande durée ;

2° Sur l'emploi de barrières à contre-poids manœuvrées à distance : un seul homme manœuvre deux et trois de ces barrières ;

3° Sur l'usage général de l'uniforme à tous les chemins de fer.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP considère le port de l'uniforme comme exerçant une influence salutaire sur l'ordre et la discipline dans le service des chemins

de fer. Il pense qu'il faudrait examiner s'il ne serait pas utile de le prescrire en Belgique.

M. QUOILIN appuie les conclusions du rapport de M. de Brouwer de Hogendorp. Il signale que la chambre de commerce d'Anvers déplore, dans son rapport annuel qui vient d'être publié, le décroissement continu de nos relations avec l'Allemagne, alors que celles de la Hollande avec ce pays suivent, au contraire, une marche ascendante et que ce collège attribue ce fait à notre situation moins favorable sous le rapport des voies de communications.

M. Quoilin ajoute que les Ministres des Finances et des Affaires Étrangères s'occupent de rechercher les moyens d'arrêter le décroissement du mouvement commercial vers l'Allemagne. Or, l'honorable membre estime qu'un des meilleurs consisterait à nouer des relations directes avec le réseau des chemins de fer de ce pays ; et que le sous-comité doit donc engager le Gouvernement à agir, dans ce sens, avec la plus grande énergie.

M. Quoilin demande à M. de Brouwer de Hogendorp s'il ne pourrait pas communiquer au comité les statuts des unions des chemins de fer allemands.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond qu'il les a demandés et qu'il les déposera dès qu'il les aura reçus.

M. DE LANNOY se prononce dans le même sens que MM. de Brouwer de Hogendorp et Quoilin. Il est d'avis qu'en présence de la concurrence que font ou feront au chemin de fer belge, d'une part, les chemins de fer français, d'autre part, les fleuves de la Hollande et la ligne de chemin de fer en construction entre Rotterdam et l'Allemagne, le Gouvernement ne doit négliger aucun moyen de faciliter nos relations avec ce pays, et qu'à cet égard, il est urgent de donner suite aux conclusions du rapport de M. de Brouwer de Hogendorp.

Cependant, à raison de l'importance de l'objet, l'honorable membre croit qu'il serait utile de soumettre ces conclusions aux délibérations du comité général. Il propose donc d'engager M. de Brouwer de Hogendorp à les formuler d'une manière précise pour que le sous-comité puisse les transmettre à M. le Ministre, en le priant de les mettre à l'ordre du jour d'une prochaine séance du comité général.

M. ÉLIAS se prononce également en faveur des conclusions de ce rapport. Il pense que l'établissement de relations directes avec les chemins de fer allemands pourra avoir une influence favorable sur nos rapports commerciaux avec le Zollverein. L'honorable membre entre à cette égard dans quelques détails.

A la suite de cette discussion, le sous-comité adopte à l'unanimité les conclusions du rapport de M. de Brouwer de Hogendorp et la proposition de M. de Lannoy.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias et Quoilin.

M. QUOILIN demande si le comité ne s'ajourne pas pour quelque temps à l'époque généralement réservée aux vacances.

M. LE PRÉSIDENT répond que le comité ne peut pas se séparer avant d'avoir discuté le projet d'organisation formulé par le sous-comité. Il regrette vivement, de

même que tous les membres du sous-comité, que M. le Ministre tarde à soumettre ce projet, admis en quelque sorte à l'unanimité, aux délibérations du comité général.

Un membre propose de faire une nouvelle démarche auprès de M. le Ministre, afin de lui exposer combien il importe de donner une prompt solution aux questions qui se rattachent à la réorganisation des services du chemin de fer.

M. ÉLIAS propose de déléguer, à cet effet, le vice-président du comité et les deux présidents des sous-comités, présents à la séance.

Cette proposition est adoptée. En conséquence, MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy et de Man d'Attenrode se rendront immédiatement auprès de M. le Ministre.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 82.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 6 août 1855.

Ordre du jour : *Examen des plans d'ensemble de la station de Quiévrain ;
Examen du projet de bâtiment pour la halte de Templeuve.*

La séance est ouverte à 11 heures ³/₄ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. LE PRÉSIDENT pense qu'avant d'aborder l'ordre du jour, il convient que l'assemblée soit mise au courant du résultat de la démarche qu'à la demande du sous-comité de l'exploitation, MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode et lui, ont faite auprès de M. le Ministre pour lui exprimer le vœu que le projet de réorganisation, élaboré par ce sous-comité, soit soumis, le plus tôt possible, aux délibérations du comité général.

Ces honorables membres rendent un compte détaillé de leur entrevue avec ce haut fonctionnaire.

Il en résulte, que répondant au vœu qu'ils lui ont exprimé, à cet égard, le Ministre a déclaré que les sommités de l'administration ont de nombreuses objections à faire valoir contre ce projet de réorganisation qu'elles considèrent comme

étant en quelque sorte inexécutable ; que ces objections doivent faire de sa part l'objet d'un sérieux examen ; et que lorsqu'elles seront rédigées, il les communiquera au comité.

Après cette réponse de M. le Ministre, les membres délégués lui ont rappelé comment le projet d'organisation avait été élaboré et discuté, combien il était important qu'une décision fût prise à ce sujet, sans plus de retard, et que le comité général fût convoqué, dans un bref délai, pour examiner ce travail.

Cet incident terminé, M. Masui annonce qu'étant consulté par le Ministre sur l'offre que fait M. Wilson de fournir à l'État une seconde machine semblable à celle qu'il a livrée récemment, il proposera, conformément à l'avis du sous-comité de l'exploitation, de l'accepter. Toutefois, il fait remarquer qu'il serait bon de rattacher à la commande de cette machine anglaise, l'achat d'une machine belge, et il demande, en conséquence, au sous-comité, qu'il émette un avis favorable à l'acquisition de la machine à voyageurs que M. Zaman a envoyée à l'exposition universelle de Paris, et que ce constructeur offre de fournir à l'administration.

M. SPITAELS, qui a vu cette machine à l'exposition de Paris, déclare qu'elle est très-bien construite ; qu'elle est semblable à nos machines ordinaires à voyageurs, sauf que la distribution est du système Hanrez, qui constitue du reste un bon mouvement. Il se prononce en faveur de la proposition de M. Masui.

En conséquence, le sous-comité émet, à l'unanimité, un avis favorable à l'acquisition de cette machine.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

Il est déposé un nouveau projet d'ensemble pour la station de Quiévrain, où tout en conservant deux bâtiments et une gare couverte, on a, pour faire droit aux objections de la douane, réuni ce service dans un seul et même bâtiment.

Sur l'observation d'un membre que, pour se prononcer en connaissance de cause sur ce projet, comparé à celui qui ne comporte qu'un seul bâtiment sans gare, mais avec auvent, il est nécessaire de connaître la dépense à laquelle l'un et l'autre donneraient lieu, le sous-comité charge le secrétaire de dresser un devis comparatif des deux projets, et prie M. de Brouwer de Hogendorp d'en faire l'objet d'un rapport verbal à la prochaine séance.

Le sous-comité renvoie également à sa prochaine séance, l'examen du projet de bâtiment de Templeuve, à la demande de M. de Brouwer de Hogendorp, qui pourra probablement produire à cette réunion, un plan de bâtiment d'une petite station d'un chemin de fer allemand, que le sous-comité pourra consulter avec fruit.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 83.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.**Procès-verbal de la séance du 10 août 1855.**

Ordre du jour : *Examen de la question de l'uniforme pour le personnel de l'administration des chemins de fer.*

La séance est ouverte à 11 heures³/₄ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a transmis au comité, pour examen et avis, des propositions concernant l'adjudication du combustible nécessaire à l'exploitation.

M. SPITAELS est nommé rapporteur.

Le sous-comité, abordant son ordre du jour, M. le Président annonce que M. Masui ne pourra pas assister à la séance, mais qu'il a chargé le secrétaire d'exprimer en son nom, le désir que le sous-comité émette le vœu que l'uniforme soit prescrit à tous les employés de l'administration se trouvant en rapport avec le public.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rappelle qu'en rendant compte dans la dernière séance, du voyage qu'il a fait en Allemagne avec M. Masui, il a signalé comme ayant fixé particulièrement leur attention, le port de l'uniforme par les agents des chemins de fer, sur toutes les lignes de ce pays, et qu'il a émis l'opinion qu'il conviendrait que cet usage fût également généralisé en Belgique. M. de Brouwer de Hogendorp fait remarquer qu'à part le chef de station qui a une grande tenue, pour les circonstances extraordinaires, et un simple képi pour signe distinctif en service ordinaire, il n'y a, au chemin de fer de l'État, que les gardes-convois et des agents d'un ordre inférieur, tels que les portiers et les agents de police qui soient revêtus actuellement d'un uniforme.

M. de Brouwer de Hogendorp ajoute qu'aux chemins de fer allemands, au contraire, tous les employés depuis l'ingénieur jusqu'à l'homme de peine, sont généralement en uniforme. Il entre ensuite dans quelques détails sur les tenues adoptées à divers chemins de fer d'Allemagne et notamment à ceux de Cologne à Minden et de Saxe.

L'honorable membre pense que l'uniforme exerce une grande influence non-seulement sur l'ordre et la discipline dans le service, mais sur le caractère même

de l'employé, qu'il porte à se respecter davantage. Il conclut en demandant que le comité émette le vœu qu'il soit généralisé au chemin de fer de l'État.

M. DE LANNOY est entièrement de l'avis de M. de Brouwer de Hogendorp, sur l'utilité de l'uniforme, mais il lui semble que cette question ne pourra venir utilement qu'après la réorganisation dont elle est en quelque sorte le corollaire; qu'on ne pourra, en effet, fixer la tenue des employés que quand les grades et emplois auront été déterminés.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP admet cette observation, mais pense toutefois que rien ne s'oppose à ce que le sous-comité émette, dès à présent, un vote à cet égard, avec la restriction indiquée par M. de Lannoy.

Les membres font ressortir encore les divers avantages résultant, tant pour le public que pour le service lui-même, du port de l'uniforme.

A la suite de cette discussion, le sous-comité émet le vœu que l'uniforme soit prescrit pour tous les agents qui, par leur fonctions, se trouvent en rapport avec le public, et, qu'à cet effet, l'administration rédige un projet, en partant des bases de la réorganisation élaborée par le sous-comité.

Il est entendu que ce vœu ne s'étend qu'à une tenue appropriée à l'exercice journalier de leurs fonctions et non à une grande tenue que les membres du sous-comité considèrent comme étant complètement inutile.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy et de Man d'Attenrode.

La séance est levée à midi et demi.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 84.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 13 août 1855.

Ordre du jour : *Examen du projet de bâtiment des recettes à construire à la halte de Templeuve;*

Examen des projets d'ensemble de la station de Quiévrain.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le sous-comité approuve les procès-verbaux des séances des 9 et 16 juillet 1855

et renvoie à sa prochaine réunion la discussion des objets inscrits à l'ordre du jour.

La séance est levée à 1 heure 1/2.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 85.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 17 août 1855.

Ordre du jour : *Rapport de M. de Brouwer de Hogendorp, sur la question du déplacement de la halte de Farciennes.*

La séance est ouverte à 11 heures 3/4 du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité, abordant son ordre du jour, M. le Président donne la parole à M. de Brouwer de Hogendorp.

Cet honorable membre donne lecture de son rapport sur la question du déplacement de la halte de Farciennes.

Ce rapport est conçu comme il suit (1) :

M. Tesch combat les conclusions de ce rapport. Il ne lui semble pas que, dans l'intérêt de quelques charbonnages, il convienne de dépouiller les habitants de la commune de Farciennes des avantages qu'ils possèdent actuellement.

L'honorable membre se prononce donc pour le maintien de la station actuelle (voyageurs et marchandises) au milieu de la partie agglomérée de cette commune, la halte du Campinaire restant sous l'empire des conventions intervenues entre l'État et les sociétés charbonnières intéressées.

D'autres membres expriment la même manière de voir.

(1) Ce rapport n'a pas été remis par M. de Brouwer de Hogendorp.

A la suite de cette discussion, M. le Président met aux voix la résolution suivante :

Le sous-comité est d'avis qu'il convient de maintenir la halte de Farciennes, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, où elle existe actuellement.

Elle est adoptée par quatre voix contre une.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Quoilin et Tesch.

La séance est levée à 4 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 86.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la réunion du 21 août 1855.

Ordre du jour : *Examen des plans d'ensemble de la station de Quiévrain ;
Examen du projet de bâtiment des recettes de la halte de
Templeuve.*

La séance est ouverte à 11 heures ³/₄ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Les procès-verbaux des deux séances précédentes sont approuvés.

M. LE PRÉSIDENT mettant en discussion le premier objet à l'ordre du jour, prie M. de Brouwer de Hogendorp de vouloir bien faire son rapport sur les résultats donnés par le devis comparatif des deux projets d'ensemble de la station de Quiévrain soumis à l'examen du sous-comité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP commence par déclarer qu'il a cru devoir consulter M. l'inspecteur Van Roost sur le plan des bâtiments de Quiévrain modifiés par M. Vandersweep, ensuite des objections contre le projet primitif faites par le service de la douane; et qu'il est résulté de l'entretien qu'il a eu, à cet égard, avec ce fonctionnaire, que quoique la nouvelle distribution proposée, de même que le système des deux bâtiments dans son ensemble, donnent lieu de la part de cette administration à quelques observations, elle n'aurait cependant pas d'objec-

tion sérieuse à élever contre l'adoption de ce nouveau plan, en sorte que, sous ce rapport, le sous-comité peut admettre l'une ou l'autre des deux combinaisons.

M. de Brouwer de Hogendorp se livre ensuite à un examen détaillé du devis comparatif des deux projets et en fait connaître les divers éléments. Il le résume de la manière suivante :

Station de Quiévrain. — Estimations comparatives.

PROJET DE L'ADMINISTRATION.	PROJET MODIFIÉ.
1° Bâtiment principal, à raison de 80 fr. par mètre carré de surface bâtie . . . fr.	1° Bâtiment principal, à raison de 80 fr. par mètre carré, 1,177 ^{m²} ,50 fr.
80,400	94,200
2° Bâtiment secondaire : la partie comprenant les salles d'attente, etc., à raison de 50 fr.; celle comprenant le hangar à voitures avec ateliers, etc., à raison de 75 fr.	2° Hangar à voitures, 57 ^m ,50 de longueur sur 11 ^m ,50 de largeur, 661 ^{m²} ,25, à raison de 50 fr.
56,651	19,857
3° Gare couverte, 1,440 mètres carrés, à raison de 50 fr. . .	3° Auvent, 95 mètr. sur 7 ^m ,25, à raison de 20 fr.
43,200	15,485
4° Hangar à marchandises, 18 mètres sur 12 ^m ,50, à raison de 40 fr.	4° Hangar à transbordement et à marchandises avec auvent, 8 mètres sur 50, à raison de 40 fr.
9,000	9,600
5° Trottoir : 751 mètres carrés, à raison de fr. 7-50. . .	5° Trottoir : 594 mètres carrés, à fr. 7-50.
5,482	4,455
6° Développement des voies 6,256 mètr. cour. contre 5,224, ce qui donne un excédant de 1,052 mètres courants, à raison de 50 fr.	
50,960	
7° Deux plates-formes, à raison de 5,800 fr.	
7,600	
8° Rampe aux marchandises . . .	6° Rampe aux marchandises . . .
1,500	1,500
9° Égouts.	7° Égouts.
5,000	5,000
Total. . . . fr. 259,573	Total. . . . fr. 147,877

D'après ce devis, les constructions à faire à la station de Quiévrain, dans le système des deux bâtiments avec gare couverte, coûteraient, y compris les voies et plates-formes, 240,000 francs environ, tandis que l'exécution du projet ne comportant qu'un bâtiment unique avec auvent, proposé par l'honorable mem-

bre, n'exigerait qu'une dépense de 147,000 francs environ, et il y aurait ainsi en faveur de ce dernier une économie dans les frais de construction de 93,000 francs.

Une longue discussion s'engage sur ce point ainsi que sur l'utilité d'une gare couverte à Quiévrain.

Plusieurs membres se prononcent pour le second projet à raison de l'économie qu'il permet de réaliser sur les frais d'établissement.

A la suite de cette discussion, M. Quoilin exprime l'opinion que le sous-comité est suffisamment éclairé sur la question et qu'il pourrait passer au vote.

M. LE PRÉSIDENT consulte à cet égard le sous-comité qui répond affirmativement par quatre voix contre deux.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Masui, Nerenburger et Quoilin.

M. le Président met en conséquence aux voix l'adoption du projet comportant deux bâtiments et une gare couverte.

Il est rejeté à l'unanimité moins deux abstentions.

M. le Président met aux voix l'adoption du second projet.

Il est admis à l'unanimité moins deux abstentions.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode et Quoilin.

Se sont abstenus : MM. Masui et Nerenburger.

Le sous-comité renvoie à sa prochaine séance le second objet à l'ordre du jour.

M. DE MAN D'ATTENRODE est informé qu'un système de consolidation des voies, inventé par le sieur Lemoine, coûtant moitié moins que celui des éclisses à boulons, a été essayé au chemin de fer de l'État et a donné de bons résultats ; il demande que l'administration fournisse des renseignements à cet égard au comité.

M. MASUI répond qu'il les produira à une prochaine séance.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 87.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.**Procès-verbal de la séance du 24 août 1855.****Ordre du jour : Déplacement de la halte de Haecht.**

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{3}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. LE PRÉSIDENT déclare qu'il a cru devoir mettre la question du déplacement de la halte de Haecht à l'ordre du jour de la séance, parce qu'il sait que les communes intéressées s'en préoccupent beaucoup ; il entre à cet égard dans quelques détails d'où il résulte que la suppression de la halte actuelle de Haecht et l'établissement d'une halte définitive et complète à Wespelaer seraient bien accueillis si celle-ci était rattachée à la commune de Haecht par une communication pavée.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître qu'il a examiné cette affaire dont M. Masui a bien voulu lui communiquer le dossier, et qu'il est à même, par conséquent, si le sous-comité le désire, de lui en faire rapport.

Le sous-comité décide qu'il entendra immédiatement le rapport de M. de Brouwer de Hogendorp.

Cet honorable membre rappelle qu'il existe aujourd'hui, entre Malines et Louvain, deux arrêts situés tous les deux sur le territoire de la commune de Wespelaer et séparés par une distance de 1,900 mètres environ : l'un, connu sous le nom de halte de Haecht, établi à l'intersection du chemin de fer et de la route provinciale de Bruxelles à Haecht, et l'autre, à proximité de la partie agglomérée de la commune de Wespelaer ; que le premier de ces arrêts constitue seul une halte complète pour le service des voyageurs et des marchandises, le second n'étant exploité qu'en été, et desservi par les trains de voyageurs seulement.

Il fait connaître :

Que cet état de choses donne lieu à de nombreuses réclamations de la part de plusieurs communes qui, ayant un accès très-difficile à la halte de Haecht, en demandent le déplacement ;

Qu'un certain nombre de ces communes ont intérêt, les unes, à l'établissement d'une halte complète à Wespelaer, les autres, à la création d'une halte à Boort-Meerbeck ;

Qu'il est d'autres communes qui désirent le maintien de la halte actuelle de Haecht ;

Que les communes demandant le maintien de cette halte sont : Haecht, Rotse-laer, Tremeloo et une partie de Campenhout ;

Que celles qui sont intéressées à l'établissement de la halte de Wespelaer sont : Wespelaer, Thildonck, Velthem-Beysssem, Bueken, Herent, Winxele et une partie de Werchter, formant ensemble une population de plus de 7,000 âmes ;

Et enfin, que celles qui désirent l'érection de la halte de Boort-Meerbeeck sont : Boort-Meerbeeck, Hever, Rymenam, Muysen et Keerbergen, et une partie de Campenhout ayant, réunies, une population de 12,000 habitants.

M. de Brouwer de Hogendorp fait l'analyse de la longue instruction dont les requêtes des administrations communales et des habitants intéressés à cette question ont été l'objet, et donne connaissance de la décision par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics a, sur l'avis conforme de la députation permanente du conseil provincial du Brabant, admis en principe :

1° Le maintien de deux haltes entre les stations de Malines et de Louvain ;

2° L'établissement définitif de ces deux haltes, d'une part, à Wespelaer à l'endroit où elle se trouve maintenant, et, d'autre part, à Boort-Meerbeeck, mais seulement lorsque les points désignés pour former station permanente auront été reliés par des routes pavées, le premier à la route provinciale de Haecht à Wesemael, le second au village de Rymenam ;

3° Le maintien de la halte de Haecht jusqu'à l'achèvement de ces deux voies pavées ;

4° L'établissement simultané des deux haltes définitives à Wespelaer et Boort-Meerbeeck, après l'achèvement de l'une et de l'autre de ces communications.

M. de Brouwer de Hogendorp ajoute que cette décision a été portée à la connaissance des intéressés, mais que cependant les réclamations n'ont pas cessé depuis cette époque ; que le Ministre a reçu en effet depuis peu plusieurs requêtes auxquelles il a répondu en maintenant sa première décision.

M. de Brouwer de Hogendorp déclare que dans son opinion, cette décision est de nature à satisfaire aux véritables intérêts des localités que les haltes dont il s'agit sont appelées à desservir, mais qu'il craint toutefois que son exécution ne présente quelque difficulté.

Il fait remarquer, en effet, que les communes de Boort-Meerbeeck et de Rymenam se sont bien entendues pour construire le chemin pavé qui doit les relier au chemin de fer ; que d'un autre côté, les communes de Wespelaer et de Thildonck sont très-disposées à faire immédiatement, avec le concours d'un propriétaire intéressé à l'exécution de ce travail, la partie du chemin pavé devant rattacher la route provinciale de Haecht à Wesemael à la halte de Wespelaer qui se trouvera sur le territoire de cette dernière commune ; mais qu'il est à présumer que la commune de Haecht ne voudra pas la prolonger sur le sien et que, par conséquent, à moins que l'on ne trouve moyen de l'y obliger, elle pourra ainsi suspendre indéfiniment la mise à exécution de la décision ministérielle.

L'honorable membre croit que, pour parer à cet inconvénient, il conviendrait de modifier cette décision en ce sens que l'établissement définitif de la halte de Wespelaer et la suppression de celle de Haecht, ne seraient plus subordonnés à l'exécution entière du chemin pavé de Wespelaer à Haecht, mais seulement de la partie de ce chemin à faire sur le territoire de la première de ces communes. On mettrait

ainsi, dit l'honorable membre, la commune de Haecht en demeure d'effectuer le pavage tombant à sa charge, et ce moyen offrira d'autant moins d'inconvénients que la partie de chemin à paver par cette commune n'est pas très-étendue et que, se trouvant en dehors des inondations du ruisseau, elle est dans de meilleures conditions que l'autre partie.

Plusieurs membres se prononcent dans le sens de l'opinion exprimée par M. de Brouwer de Hogendorp. Ils font remarquer que les habitants de Haecht n'auront aucun prétexte pour réclamer contre le transfert de la halte à Wespelaer, puisque, par la communication projetée, ils auront vers cette halte un chemin pavé plus court que celui qui les conduit aujourd'hui à la halte actuelle, et que ce chemin devant être rattaché à la chaussée de Wespelaer à Thildonck, ils obtiendront par là une route pavée plus directe vers Louvain.

M. MASUI présente quelques objections contre le principe de l'établissement de deux haltes entre les stations de Malines et de Louvain; il dit qu'avec la tarification par kilomètre, la création de ces haltes intermédiaires est onéreuse à l'exploitation.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer qu'il ne s'agit point dans la question qui occupe le sous-comité, de haltes ou stations d'une grande importance où tous les convois s'arrêtent, mais simplement de haltes à desservir par des trains omnibus ou de marchés dont l'exploitation par conséquent ne peut guère être onéreuse.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ajoute, d'un autre côté, que la halte de Boort-Meerbeeck donnera au chemin de fer des recettes importantes par des transports nouveaux qui lui échappent aujourd'hui.

A la suite de cette discussion, M. le Président met aux voix les questions suivantes :

Y a-t-il lieu de transférer, à Wespelaer, la halte établie actuellement à Haecht à la seule condition que le chemin pavé qui doit relier cette halte au village de Haecht, soit exécuté jusqu'à la limite de ces deux communes?

Dans l'hypothèse de ce transfert et de la construction d'un chemin pavé de Boort-Meerbeeck à Rymenam, y a-t-il lieu d'établir une halte sur le territoire de la première de ces communes?

Ces questions sont résolues affirmativement, à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Masui et Quoilia.

M. MASUI, en annonçant au sous-comité que le Ministre lui a demandé de proposer un jour pour la réunion du comité général, déclare qu'il a cru préférable que les observations qu'il a à présenter sur le projet d'organisation fussent d'abord soumises au sous-comité; qu'il a donc proposé au Ministre de suivre cette marche et qu'il y a donné son assentiment.

L'honorable membre dépose un exemplaire du projet d'organisation admis par le sous-comité de l'exploitation, où il a indiqué à l'encre rouge, les modifications, peu importantes d'ailleurs, qu'il croit devoir demander.

Cet exemplaire est accompagné d'un rapport que M. Masui a adressé au Ministre en lui soumettant ces modifications et dont il donne lecture.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« **MONSIEUR LE MINISTRE,**

» Par votre lettre du 10 août courant, vous me faites l'honneur de me prévenir que j'aurai à exposer et à défendre au comité général, les intérêts de l'administration dans la discussion du projet d'organisation élaboré dans le sein du sous-comité dont je fais partie.

» Quelques mots d'explications préliminaires me semblent nécessaires.

» Lorsqu'il s'est agi, dans les premières séances du sous-comité, de discuter l'organisation, j'ai insisté vivement pour que la discussion s'établît sur l'organisation actuelle. Il me semblait que le Ministre, comme les membres du comité, comme ceux chargés de l'exécution, auraient pu bien mieux apprécier l'utilité et la portée des modifications proposées, parce qu'on aurait opéré sur un terrain connu.

» Le comité en a décidé autrement.

» La discussion a porté sur des avant-projets présentés par parties successives et dans lesquels se trouvaient confondues des bases organiques, qui doivent émaner du Roi, des dispositions réglementaires qui appartiennent au Ministre et des mesures d'exécution journalière qui sont de la compétence de l'administration.

» J'ai reproduit en comité cette observation à diverses reprises; mais je me suis mal exprimé ou ma pensée a été mal interprétée.

» La conséquence de ce mode de procéder devait être et a été que tous les articles, acceptables isolément, forment un ensemble dont la mise en pratique soulèverait des complications non-seulement par suite de contradictions avec des dispositions en vigueur qu'il n'est pas possible d'abroger par simple induction, mais plus encore par suite de lacunes inévitables puisqu'il s'agit tout au moins de modifier des dispositions éparses dans dix volumes d'instructions.

» Les fonctionnaires de l'administration que j'ai consultés sur le projet du sous-comité ont été frappés comme moi du danger qu'il y aurait à faire sanctionner par arrêté royal, un projet qui présente des inconvénients d'exécution aussi graves.

» Je proposerai donc, afin d'arriver le plus promptement et le plus efficacement possible à une solution, et sous réserve de quelques amendements :

» 1° De limiter l'arrêté royal aux bases véritablement organiques proposées par le sous-comité et qui se résument dans les articles :

» 1 à 57, 83 à 95, 134 à 145, 158 à 170, 221 à 223, 254, 264 à 305 ;

» Il y aura lieu d'y ajouter un certain nombre de dispositions organiques d'un ordre secondaire qui ont été omises dans le projet du sous-comité.

» 2° De laisser au Ministre le soin de réglementer successivement les autres dispositions, en tenant compte des nécessités de faits et de personnes, et de mettre les instructions en vigueur en harmonie avec les idées du comité, afin d'éviter la confusion dans l'esprit du personnel.

» Ce n'est, à mon avis, qu'en opérant de cette manière qu'on peut arriver à mettre à exécution une organisation quelle qu'elle soit, sans jeter le désordre dans les affaires et l'anarchie dans le personnel.

» J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous proposer de renvoyer mes observations au sous-comité, avant de fixer la réunion du comité général.

» *Le directeur général,*

» **MASUI.** »

M. MASUI fait part également des observations et des objections que M. le Ministre a de son côté à présenter contre ce projet.

Le sous-comité renvoie ces modifications et observations à l'examen de la commission de rédaction qui a été chargée antérieurement de revoir le projet d'organisation.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 88.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 30 août 1855.

Ordre du jour : *Discussion du projet d'organisation.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{3}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité abordant son ordre du jour, M. le Président prie M. de Brouwer de Hogendorp de rendre compte du résultat de l'examen que la commission de rédaction a fait, tant des observations de M. le Ministre sur le projet d'organisation élaboré par le sous-comité que des changements que M. Masui propose d'y apporter, au nom de l'administration.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP commence par faire connaître qu'il résulte des observations dont M. le Ministre lui a fait part, que, selon l'opinion de ce haut fonctionnaire, le sous-comité, en insérant dans le projet d'organisation une disposition qui l'oblige à prendre l'avis préalable du comité consultatif dans des cas déterminés, n'aurait pas suffisamment sauvegardé la responsabilité ministérielle ; que la majorité de la commission de rédaction est d'avis que les trois premiers articles du projet qui déterminent les attributions du comité et dont l'un est l'objet de ces observations, pourraient être supprimés, sans inconvénient, par la raison qu'il ne s'agit pas, dans l'occurrence, de réglementer ce qui concerne le comité, mais bien l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes dont il ne fait pas partie ; que la majorité de la commission pense, en effet, que les attributions

du comité sont suffisamment définies par l'arrêté royal qui l'institue, le règlement d'ordre intérieur approuvé par l'ancien Ministre des Travaux Publics, M. Van Hoorebeke, et les procès-verbaux des séances auxquels ce ministre a adhéré.

M. de Brouwer de Hogendorp prie donc le sous-comité de statuer sur la proposition, de supprimer les art. 1, 2 et 3 du projet d'organisation (1).

M. Quoilin donne quelques explications dans le même sens ; il insiste notamment sur ce que le projet que l'on discute ne doit avoir pour objet que la réorganisation de l'administration proprement dite et qu'il est inutile dès lors d'y indiquer les attributions du comité auquel d'ailleurs, aux termes mêmes de l'arrêté qui l'a institué, le Ministre est tenu de soumettre les questions intéressant l'exploitation. L'honorable membre ajoute que parmi les considérations qui ont déterminé la majorité de la commission de rédaction dans l'avis qu'elle a émis à cet égard, il y a à citer, d'une part, la contradiction qu'il y aurait entre le caractère du comité qui n'est que consultatif et l'obligation de prendre son avis, et d'autre part, la persuasion que les choses continueraient à se passer comme elles se passent aujourd'hui, c'est-à-dire que le Ministre consultera le comité sur toutes les affaires importantes.

M. Quoilin a fait observer d'ailleurs, au sein de la commission, que s'il n'en était pas ainsi, que si le Ministre ne demandait pas l'avis du comité sur les questions qui doivent lui être soumises, il n'y a pas un membre qui voudrait, dans ce cas, continuer à en faire partie.

M. TËSCH n'a pas émis d'avis, dans la commission de rédaction, sur la suppression de ces trois articles et, en ce sens, il n'a pas fait partie de la majorité.

(1) Voici ces articles :

ART. 1^{er}. Le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, institué par notre arrêté du 28 octobre 1854, est maintenu.

ART. 2. Le comité consultatif donne son avis sur toutes les affaires que le Ministre juge à propos de lui soumettre.

ART. 3. Le comité consultatif est entendu sur :

- 1° Les projets de règlements et d'instructions générales de service et de police ;
- 2° Les projets de conventions avec les chemins de fer étrangers ou concédés et autres entreprises de transport par terre ou par eau ;
- 3° Les projets de conventions postales et télégraphiques ;
- 4° Les projets de modifications des tarifs et des taxes ;
- 5° La fixation des heures de départ et d'arrivée des convois ;
- 6° La création ou la suppression des stations, haltes et bureaux de poste et télégraphes ;
- 7° L'établissement de services d'affluents ;
- 8° Les projets de budget et de crédits spéciaux ;
- 9° La répartition détaillée des crédits législatifs ;
- 10° Les projets de travaux de construction ainsi que l'acquisition de matériel neuf lorsque la dépense excède 10,000 francs ;
- 11° Les cahiers des charges, les contrats et les marchés lorsque la dépense excède 10,000 fr. ;
- 12° Les dispositions organiques en matière de personnel et d'attributions ;
- 13° Les affaires contentieuses importantes ;
- 14° Toutes les questions de principes.

Il ne voit pas une grande utilité à maintenir ces articles, mais il ne voit pas non plus la nécessité de les faire disparaître du projet, et il ne peut surtout adhérer au motif qu'on fait valoir pour en demander la suppression. Il ne peut admettre que l'obligation de consulter le comité puisse porter atteinte à la responsabilité ministérielle, puisque dans la décision à prendre, le Ministre reste libre de suivre ou de ne pas suivre son avis. Il fait remarquer que dans beaucoup de nos lois organiques se trouvent inscrites des obligations analogues : que le Gouvernement est tenu, en effet, avant de statuer sur certaines affaires, de prendre l'avis de corps constitués déterminés.

M. Tesch croit également qu'en vertu de l'arrêté royal qui a institué le comité, le Ministre doit le consulter, et il se demande dès lors pourquoi on ne pourrait pas inscrire cette obligation dans l'arrêté d'organisation. Il voudrait en tous cas, que la position du comité fût franchement déterminée.

L'honorable membre tient donc à bien constater, tout en ne s'opposant pas à ce que l'on biffe ces trois articles du projet, qu'il n'adhère aucunement aux motifs sur lesquels M. le Ministre s'appuie pour en demander la suppression.

M. LE PRÉSIDENT déclare partager complètement la manière de voir de M. Tesch.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP est également de l'avis de M. Tesch. En proposant la suppression de ces articles, il n'en maintient pas moins que le Ministre est obligé de prendre l'avis du comité, sur toutes les affaires intéressant l'exploitation. Il répète que, dans son opinion, les attributions du comité sont suffisamment définies par l'arrêté qui l'institue, le règlement d'ordre intérieur et les procès-verbaux, et que pour ce motif il n'y aurait pas d'inconvénient à ne pas en parler dans l'arrêté d'organisation de l'administration proprement dite.

M. LE PRÉSIDENT n'est pas entièrement de l'avis de M. de Brouwer de Hogendorp. Les attributions du comité résultent, dit-il, en partie d'explications données par un ancien Ministre et consignées dans les procès-verbaux, et il y a à se demander si le comité pourra invoquer auprès du Ministre actuel, l'engagement pris à cet égard par son prédécesseur.

M. QUOILIN constate, de son côté, que le premier il a fait ressortir qu'en vertu de l'arrêté royal d'institution du comité, le Ministre est obligé de le consulter.

M. DE LANNOY pense qu'il est nécessaire que le sous-comité déclare expressément qu'en supprimant les trois articles en question, il n'admet pas les raisons invoquées par le Ministre. Il en fait la proposition formelle.

M. Loos n'a pu réfléchir à la question que le sous-comité discute parce qu'il ignorait qu'elle fût soulevée, mais il croit cependant devoir faire remarquer que ce qu'il y aurait de plus nuisible pour l'administration serait de l'ambiguïté dans la position du comité.

L'honorable membre rappelle le bien que l'ancien conseil et le comité actuel ont déjà produit, en faisant disparaître en quelque sorte l'hostilité qui régnait contre elle à la Chambre, en faisant accepter l'exploitation par l'État. Il est persuadé que le comité ne pourra continuer dans cette voie que s'il y a entente entre lui et le Gouvernement; que l'hostilité contre l'administration renaîtrait immédiatement si des membres étaient obligés de dire à la Chambre que des mesures ont été prises sans l'avis ou malgré les avis du comité. Or, l'honorable membre

est persuadé aussi que cette entente ne pourrait pas continuer à exister s'il y avait entre le comité et le Gouvernement des tiraillements au sujet de ses attributions; il ne pourrait donc pas admettre qu'on ne définit pas exactement le caractère du comité et ses attributions.

M. LE PRÉSIDENT partage entièrement l'opinion de M. Loos. Il est convaincu que la grande majorité de la Chambre est favorable à l'existence du comité comme conseil d'administration des chemins de fer et il constate qu'en substituant la faculté à l'obligation de le consulter, le Ministre s'écarte des conclusions de l'ancien conseil ou plutôt de la commission d'enquête gouvernementale, conclusions qui ont reçu l'approbation de la Chambre.

M. MASUI donne lecture de l'art. 2 de l'arrêté d'institution du comité et fait voir qu'il est conçu en termes très-généraux; qu'il n'en résulte pas une obligation pour le Ministre de le consulter sur telle affaire plutôt que sur telle autre. M. Masui ne veut pas limiter les attributions du comité; il propose, au contraire, de les étendre, mais il comprend que le Ministre désire qu'on n'inscrive pas dans l'arrêté d'organisation l'obligation de soumettre au comité une série d'affaires déterminées.

L'honorable membre rappelle aussi que jusqu'à présent le Ministre a soumis au comité toutes les affaires, même celles de peu d'importance; il est persuadé qu'il en sera de même dans l'avenir, et il pense que le comité ne peut pas demander davantage.

M. DE LANNON insiste également sur la nécessité d'une entente parfaite entre le Gouvernement et le comité et sur les inconvénients que présenterait une position équivoque de celui-ci.

M. QUOILIN propose au sous-comité d'adopter la résolution suivante :

« Sans entrer dans l'appréciation des motifs invoqués par le Ministre pour justifier la suppression des art. 1, 2 et 3, le sous-comité admet cette suppression par la raison qu'il s'agit de réorganiser une administration dont le comité consultatif ne fait point partie, et que ce n'est pas par l'arrêté de cette réorganisation qu'il y a lieu de définir ses attributions. »

Plusieurs membres font observer que cette proposition, telle qu'elle est formulée, ne rendrait pas exactement compte de la discussion, puisque la plupart des membres ont déclaré qu'il ne pouvaient pas admettre les motifs invoqués par le Ministre.

M. LE PRÉSIDENT propose de formuler l'avis du sous-comité de la manière suivante :

« *Le sous-comité d'exploitation, sans admettre que l'obligation de prendre l'avis préalable du comité consultatif sur les questions d'exploitation de chemin de fer soit de nature à porter atteinte à la responsabilité ministérielle, consent à la suppression des art. 1, 2 et 3, attendu qu'il s'agit de réorganiser les services d'une administration dont le comité consultatif ne fait pas partie, et que, dès lors, il n'est pas nécessaire que l'arrêté de réorganisation définisse ses attributions. »*

Cette proposition, mise aux voix, est adoptée par sept voix contre une.

En conséquence, les art. 1, 2 et 3 sont supprimés.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Masui, Quoilin et Tesch.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP propose ensuite, au nom de la commission de rédaction, de modifier le considérant du projet d'arrêté d'organisation en substituant aux mots : *et de l'avis conforme du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, ceux : le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes entendu.*

Cette proposition est adoptée

M. DE BROUWER DE HOGENDORP passant à l'art. 5⁽¹⁾ du projet, fait connaître que M. Masui propose de comprendre dans les attributions de l'administration des chemins de fer de l'État la surveillance des chemins de fer concédés, mais que la commission ne croit pas pouvoir se rallier à cette proposition.

M. QUOILIN dit qu'au sein de la commission de rédaction, M. Masui a déclaré que le personnel spécial pour la surveillance des lignes concédées coûterait annuellement à l'État 60,000 francs; que s'il en est ainsi, il préfère, pour sa part, que cette surveillance reste dans les attributions des fonctionnaires du chemin de fer de l'État.

M. MASUI croit qu'à part la question de dépense, une autre considération, plus importante à ses yeux, doit lui faire demander que cette surveillance soit faite par l'administration des chemins de fer de l'État : c'est la nécessité où elle se trouve d'entretenir des rapports continuels et intimes avec les exploitations particulières pour l'échange journalier du matériel des voyageurs et des marchandises.

M. Masui fait ressortir les inconvénients qui résulteraient de la création d'un double service et fait voir que la surveillance des lignes concédées ne serait qu'une extension peu importante des attributions des fonctionnaires du chemin de fer de l'État; que les agents qui entretiennent la ligne de l'Est peuvent, avec avantage, surveiller la voie de la ligne de Pepinster à Spa, par exemple.

M. TESCH considère la question comme très-grave; il ne sait pas si ce n'est pas à la Législature et non au Gouvernement à déterminer la nature et l'étendue de la surveillance à exercer sur les chemins de fer concédés et à décider par quelle administration elle sera faite. Il déclare qu'en tous cas il s'abstiendra, par la double raison qu'il ne veut pas se lier sans que cette surveillance soit définie et qu'il ignore la dépense à laquelle la création d'un service spécial pourrait donner lieu.

(1) Cet article est ainsi conçu :

ART. 5. Les attributions générales de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, sont :

L'administration des chemins de fer de l'État; — leur exploitation technique et commerciale; — l'entretien, l'amélioration et l'achèvement des routes, voies, bâtiments et ouvrages de toute nature; — le matériel en général; — les approvisionnements et les magasins; — l'administration et l'exploitation des postes et des télégraphes; — la conclusion et l'exécution des conventions concernant les chemins de fer, les télégraphes et les postes avec les gouvernements étrangers et les compagnies; — les travaux de raccordement des chemins de fer concédés avec les lignes de l'État ainsi que les travaux à exécuter aux frais des concessionnaires, à la voie et aux stations de l'État.

M. Tesch entre ensuite dans quelques considérations sur les inconvénients et les avantages qu'il y aurait à faire rentrer cette surveillance dans les attributions du chemin de fer de l'État. Le seul inconvénient sérieux qu'il y aperçoit est la crainte que pourrait inspirer aux compagnies la surveillance exercée par une exploitation concurrente. Il pense que si, au moyen d'un bon règlement, on pouvait faire en sorte que les compagnies n'eussent pas à redouter le mauvais vouloir de l'administration des chemins de fer de l'État, il serait préférable que celle-ci gardât cette surveillance dans ses attributions, surtout si la création d'un service spécial donnait lieu à une dépense annuelle de 60,000 francs; mais que ce n'est que quand ce règlement sera élaboré qu'on pourra avoir une opinion sur cette question.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP n'admet pas que la surveillance des chemins de fer concédés puisse être faite convenablement par les fonctionnaires de l'exploitation. Il répond à M. Masui qu'il y aura, dans le pays, plusieurs lignes concédées fort étendues sur lesquelles on ne pourrait envoyer ces fonctionnaires sans les distraire de leur service au chemin de fer de l'État.

L'honorable membre ne verrait cependant pas d'inconvénient à ce que cette surveillance rentrât dans les attributions générales de l'administration des chemins de fer, comme service spécial sous l'autorité du directeur général, ainsi que cela avait été proposé au projet primitif, mais il fait observer que le Ministre est très-décidé à l'en séparer entièrement.

M. Loos est d'avis que cette surveillance doit être exercée par l'administration des chemins de fer de l'État qui, dans son opinion, doit pouvoir s'assurer qu'il ne se pratique point sur les lignes concédées des manœuvres pouvant nuire aux recettes de l'État.

M. ÉLIAS appuie les observations présentées par M. Loos; dans son opinion, l'administration des chemins de fer de l'État doit avoir la haute main sur le service des lignes concédées.

M. MASUI revient sur les considérations qu'il a fait valoir à l'appui de sa proposition. Il insiste surtout pour que le comité soit saisi de toutes les questions relatives aux concessions intéressant le chemin de fer de l'État.

Des membres examinent encore de quelle manière on pourrait faire disparaître les inconvénients de la surveillance exercée par les fonctionnaires du chemin de fer de l'État. On indique, entre autres, l'institution d'une autorité ou d'une commission à laquelle on soumettrait les conflits.

A la suite de cette discussion, M. le Président met aux voix le rétablissement parmi les attributions générales de l'administration des chemins de fer, de la surveillance des chemins de fer concédés.

Il est adopté par cinq voix contre une et deux abstentions (1).

Ont voté pour : MM. de Lannoy, Élias, Loos, Masui et Quoilin.

A voté contre : M. de Brouwer de Hogendorp.

Se sont abstenus : MM. de Man d'Attenrode et Tesch.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rend compte des modifications proposées à l'art. 6 par M. Masui.

(1) Voir l'art. 1^{er} du projet définitif annexé au procès-verbal n° 93, p. 455.

Au lieu de :

- « *L'administration comprend :*
 » *Une direction générale ;*
 » *Six directions spéciales, savoir :...* »

M. Masui propose de dire :

- » *L'administration comprend, outre un service général et un service de contrôle, six directions spéciales, savoir :* »

Ensuite, au lieu de : « *une direction de la voie,* » « *une direction de la voie et des travaux,* » et au lieu de : « *une direction du matériel de transport,* » « *une direction du service des voitures.* »

Ces modifications, adoptées par la commission de rédaction, sont également admises par le sous-comité ⁽¹⁾.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, passant à l'art. 8 ⁽²⁾, fait connaître que la commission de rédaction n'a pas admis un second paragraphe conçu comme il suit.

« *Il ordonne et dirige le travail de tous les services,* » proposé par M. Masui, parce qu'elle le considère comme surabondant.

Le sous-comité ne l'adopte pas pour le même motif.

M. QUOILIN propose de ne rendre compte que des modifications importantes au sous-comité qui s'en rapporterait, pour les autres, aux décisions de la commission de rédaction.

Cette proposition est adoptée.

En conséquence, M. de Brouwer de Hogendorp passe à l'art. 14 ⁽³⁾.

M. Masui propose de dire : « *des inspecteurs généraux ou d'administration* » sont attachés à l'administration ; » la commission conserve la rédaction primitive conçue comme suit : « *Deux inspecteurs d'administration* sont attachés » à l'administration centrale. »

M. MASUI insiste pour le maintien des inspecteurs généraux, ces fonctionnaires existant aujourd'hui. Il demande aussi qu'on ne fixe pas le nombre des inspecteurs parce qu'il lui serait impossible de dire aujourd'hui combien il en faudra.

M. TESCH n'admet pas qu'on dise : *des inspecteurs sont attachés*, etc. ; il faut, selon lui, que l'organisation indique le nombre des fonctionnaires dans chaque grade ; il propose donc, si l'on ne peut pas fixer ce nombre maintenant, de le laisser en blanc jusqu'au moment où l'on s'occupera des cadres.

M. DE LANNOY parle dans le même sens.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit que la commission de rédaction a maintenu le chiffre de deux, parce que, dans son opinion, les inspecteurs d'administration (fonction qui n'existe pas aujourd'hui) ne devant être considérés que comme les aides-de-camp du directeur général ne devront pas être plus nombreux. Il rappelle que le sous-comité s'est prononcé formellement contre le maintien des inspecteurs généraux.

⁽¹⁾ Voir l'art. 2 du projet définitif annexé au procès-verbal n° 93, p. 455.

⁽²⁾ Voir l'art. 4 id. n° 93, p. 456.

⁽³⁾ Voir le § 1^{er} de l'art. 8 id. ib.

A la suite de cette discussion, la rédaction primitive est admise avec cette modification que le chiffre est laissé en blanc.

Cette décision est prise par sept voix contre une.

Ont voté pour :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Quoilin et Tesch.

A voté contre : M. Masui.

M. MASUI déclare qu'il réclamera le maintien des inspecteurs généraux, dans le comité général.

Art. 15.

Au 2°, M. Masui propose de supprimer l'adjectif : « *grandes* » qualifiant le substantif questions et d'ajouter celui : « *techniques*. » La commission de rédaction n'a pas admis cette modification (1).

M. MASUI la justifie en disant qu'il est difficile de déterminer ce que c'est qu'une *grande* question ; que le directeur général doit au reste pouvoir faire examiner toutes celles qui se présentent dans l'exploitation et surtout les questions techniques qui sont souvent les plus importantes.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que pour l'examen des questions techniques, le directeur général aura, comme aujourd'hui, le personnel des directions spéciales ; que si les propositions des directeurs des services techniques doivent être examinées par les inspecteurs d'administration, on arrivera à un luxe de personnel et on provoquera des froissements dans le service.

M. TESCH croit que si, par l'arrêté d'organisation, on limite le nombre des inspecteurs d'administration, le luxe dans le personnel, dont parle M. de Brouwer de Hogendorp, n'est pas à craindre.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix les modifications proposées par M. Masui.

Elles sont admises par sept voix contre une.

Ont voté pour :

MM. de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Masui, Quoilin et Tesch.

A voté contre : M. de Brouwer de Hogendorp.

Une longue discussion s'engage sur l'art. 21, relatif au contrôle (2).

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que, d'après l'annexe à laquelle une note à l'encre rouge renvoie, il y aurait deux services de contrôle : l'un pour les recettes, l'autre pour les dépenses ; que la commission de rédaction n'a pas cru pouvoir adopter cette proposition et qu'elle a maintenu la rédaction primitive de cet article.

M. MASUI répond que cette annexe n'a été jointe au travail qu'à titre de renseignement et pour appeler l'attention du sous-comité sur la comptabilité des valeurs-matières qui est à créer ; que les seuls changements qu'il propose sont ceux indiqués à l'encre rouge au projet lui-même.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix le maintien de la rédaction primitive de l'art. 21.

Il est adopté à l'unanimité moins une abstention.

(1) Voir le 2° de l'art. 8 du projet définitif annexé au procès-verbal n° 93, p. 436.

(2) Voir l'art. 13

id.

ib.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Quoilin et Tesch.

M. Masui s'est abstenu.

Au § 2 de la 1^{re} section du chapitre III⁽¹⁾, M. Masui propose un article nouveau créant un inspecteur de la voie et des travaux.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP pense que M. Masui ne tient pas à l'adoption de cet article.

M. MASUI fait remarquer qu'à tous les services, sauf celui de la voie, on a adjoint des inspecteurs ; il pense qu'il y a d'autant moins de raison de faire cette exception qu'aujourd'hui ce service, est le plus considérable de tous.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que les trois ingénieurs de la voie sont en réalité les inspecteurs, et que s'il n'y en a pas assez de trois on peut en augmenter le nombre.

M. Masui réplique que tous ces fonctionnaires ne pourront pas être placés sur le même rang et qu'il faudra entre eux une certaine hiérarchie.

M. DE LANNOY propose de laisser le chiffre en blanc conformément à la décision prise au sujet de l'article concernant les inspecteurs d'administration.

Le sous-comité n'adopte pas le nouvel article proposé, mais décide que le nombre des ingénieurs de la voie et des travaux sera laissé en blanc.

M. Masui propose d'ajouter à la 1^{re} section du chapitre III⁽²⁾ un paragraphe qui traiterait : « *Des ingénieurs des bâtiments, stations et dépendances.* »

M. DE BROUWER DE HOGENDORP déclare que la commission de rédaction a reconnu qu'aussi longtemps qu'il y aura des travaux importants à faire, il faudra un service spécial de constructions, mais que ce service n'étant que temporaire ne doit pas entrer dans l'organisation définitive et permanente de l'administration ; qu'il doit figurer dans les dispositions transitoires.

Cette opinion est partagée par le sous-comité à l'unanimité des membres présents, sauf M. Masui qui s'abstient.

En conséquence, le paragraphe proposé n'est pas admis.

A l'art. 78, M. Masui propose de placer les mots : « *à moins de désignation d'un autre agent,* » devant ceux : « *ils (les surveillants) accompagnent les convois spéciaux pour l'entretien de la voie, etc.* »

M. DE BROUWER DE HOGENDORP déclare que la commission de rédaction ne s'est pas prononcée sur cette modification, mais qu'elle s'est réservé de demander à cet égard des explications à M. Masui. Il prie donc cet honorable membre de vouloir bien en faire connaître le but.

M. MASUI répond qu'il arrive fréquemment que le surveillant, occupé à des travaux importants, ne peut pas accompagner les convois et que c'est ce cas qu'il a voulu prévoir.

Cette modification est admise⁽³⁾.

(1) Même paragraphe et même section du chap. II du projet définitif annexé au procès-verbal n° 95, p. 459.

(2) Même section du chap. II du projet définitif annexé au procès-verbal n° 95, p. 458.

(3) Voir l'art. 70 du projet définitif annexé au procès-verbal n° 95, p. 461.

A l'art. 114 (1), M. Masui a proposé un troisième paragraphe ainsi conçu :

« *Le chef d'atelier est placé sous l'autorité du chef de station pour tout ce qui ne concerne pas l'exécution matérielle des travaux.* »

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que la commission de rédaction n'a pas admis ce paragraphe par la raison qu'il fait double emploi avec l'art. 201 (2), stipulant, d'une manière générale, que tout agent employé dans une station, quelle que soit la direction à laquelle il est attaché, est placé sous l'autorité du chef de station.

M. MASUI considère ce paragraphe comme utile pour que le chef d'atelier ne se croie pas indépendant du chef de station.

Le sous-comité adopte l'opinion de la commission de rédaction à l'unanimité des membres présents, moins M. Masui qui s'abstient.

En conséquence le paragraphe proposé par M. Masui n'est pas admis.

A l'art. 116 (3), M. Masui propose de placer les mots : « *à moins d'autorisation spéciale,* » devant ceux : « *aucune réparation autre que celle d'entretien courant ne peut être faite dans les ateliers des dépôts, qu'autant qu'elle ne nécessite pas une mise hors de service de la machine de plus de quinze jours.* »

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que la commission de rédaction ne s'est pas ralliée à cette modification.

M. MASUI trouve qu'il y a quelque chose de trop absolu à limiter une réparation à quinze jours, surtout si cette disposition doit entrer dans un arrêté royal ; qu'il en résulterait qu'il y aurait contravention à l'arrêté d'organisation, si un travail qu'on avait jugé pouvoir terminer en quinze jours, en durait seize.

M. LOOS répond qu'on ne peut pas entendre cette disposition dans un sens aussi absolu ; qu'on a été d'accord, lors de la première discussion, pour admettre que cet article ne ferait que consacrer le principe que toutes les réparations importantes se feraient, dans l'avenir, à l'arsenal de Malines.

M. DE LANNOY se prononce dans le même sens. La modification proposée par M. Masui, dit l'honorable membre, renverserait l'économie du principe admis pour la réparation des machines.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix le maintien de la rédaction primitive. Il est admis par six voix contre deux.

Ont voté pour : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Loos, Quoilin et Tesch.

Ont voté contre : MM. Élias et Masui.

La suite de cet examen est renvoyée à une prochaine séance.

M. LE PRÉSIDENT annonce que le Ministre rappelle les propositions relatives à l'adjudication du combustible qu'il a soumises à l'examen du comité, en faisant remarquer que la suite à donner à ces propositions doit être considérée comme urgente.

(1) Voir l'art. 106 du projet définitif annexé au procès-verbal n° 93, p. 464.

(2) Voir l'art. 193 id. n° 93, p. 471.

(3) Voir l'art. 108 id. n° 93, p. 464.

Le sous-comité décide que la note du Ministre sera transmise immédiatement à M. Spitaels qui est chargé de lui en faire rapport.

La séance est levée à 2 heures $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 89.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 1^{er} septembre 1855.

Ordre du jour : Discussion du projet de réorganisation.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. QUOILIN demande, par motion d'ordre, que pour qu'il ne puisse y avoir ni doute ni équivoque sur les intentions du sous-comité, il soit bien constaté que, dans son opinion, l'administration pourra, quand on sera d'accord sur l'ensemble des dispositions du projet de réorganisation, diviser le travail en deux ou plusieurs parties dont l'une, celle qui contiendra les dispositions réellement organiques, sera seule soumise à la signature du Roi, tandis que les autres feront l'objet d'arrêtés ministériels d'exécution. L'honorable membre engage le sous-comité à faire une déclaration formelle dans ce sens.

M. Loos demande quelle est l'opinion de M. Masui à cet égard.

M. MASUI répond qu'il a déjà fait connaître au sous-comité que, dans sa manière de voir, les nouvelles dispositions organiques devront être introduites successivement, en partie par arrêté royal et en partie par arrêtés ministériels et ordres de services ; que si cela est entendu ainsi, il peut admettre le projet du sous-comité dans son ensemble ; mais que s'il en était autrement, que s'il n'était pas admis que les dispositions actuellement en vigueur seront successivement mises en harmonie avec les dispositions nouvelles, il serait forcé de le repousser dans son ensemble ; qu'il ne pourrait donc s'associer à la déclaration formulée par M. Quoilin, qu'à la condition qu'elle fût complétée par l'adjonction des mots : *et ordres de service*, à ceux : *arrêtés ministériels d'exécution*.

M. QUOILIN propose d'adopter la déclaration, telle qu'il l'a rédigée, mais de la compléter en y ajoutant que, sur l'observation de M. Masui, le sous-comité recon-

naît que l'administration devra assurer la mise à exécution des arrêtés d'organisation au moyen d'ordres de service.

Une longue discussion s'engage sur la portée que pourront avoir ces ordres de service.

M. LE PRÉSIDENT demande s'il ne faudrait pas que toutes les dispositions que renferme le travail élaboré par le sous-comité, eussent le caractère soit d'un arrêté royal, soit d'arrêtés ministériels.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP n'est pas de cet avis ; il pense qu'à raison du régime transitoire par lequel il faudra passer avant d'arriver à l'organisation définitive, l'administration reconnaîtra peut-être l'utilité de n'introduire d'abord certaines dispositions que par simple ordre de service, et qu'il faut donc lui en laisser la faculté.

A la suite de plusieurs observations présentées par d'autres membres, le sous-comité constate qu'il est d'accord avec M. Masui sur la manière d'arriver à l'exécution du projet d'organisation, et adopte la déclaration proposée par M. Quoilin, complétée par les explications du premier de ces honorables membres.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP reprend l'examen des modifications demandées par M. Masui, à divers articles du projet d'organisation, et rend compte des propositions de la commission de rédaction.

Art. 119 ⁽¹⁾. M. Masui propose de mettre les mots : « *après autorisation* » entre ceux : « *le chef d'atelier fait exécuter* » et ceux : « *les travaux de réparation commandés par les agents compétents des autres services.* »

La commission de rédaction trouve que l'obligation de demander l'autorisation, dans tous les cas, est trop absolue et pourrait en certains cas donner lieu à des difficultés dans l'exécution.

M. Masui propose d'y ajouter les mots : « *s'il y a lieu.* »

Cette proposition est adoptée par le sous-comité.

À l'art. 131 ⁽²⁾, traitant des attributions du garde-magasin, M. Masui propose un second paragraphe, conçu comme il suit :

« *Il est placé sous la surveillance du chef de station.* »

La commission de rédaction considère ce paragraphe, de même que celui proposé à l'art. 114, comme faisant double emploi avec l'art. 201 ⁽³⁾, et n'en propose donc pas l'adoption.

Ce paragraphe n'est pas admis par le sous-comité.

L'art. 137, traitant de la mise hors de service des voitures, est modifié dans le sens des changements apportés à l'art. 89 ⁽⁴⁾, qui a rapport à la mise hors de service des machines. Ces changements, proposés par M. Masui, ont été admis par la commission de rédaction ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Art. 111 du projet définitif annexé au procès-verbal n° 93, p. 464.

⁽²⁾ Art. 123 id. n° 93, p. 465.

⁽³⁾ Voir le procès-verbal n° 88, p. 434.

⁽⁴⁾ Art. 81 du projet annexé au procès-verbal n° 93, p. 462.

⁽⁵⁾ Art. 129 id. n° 93, p. 466. — Ces changements consistent en ce que le second paragraphe, conçu comme suit : « *Cet acte est dressé par le directeur assisté d'un fonctionnaire délégué à cet effet par le Ministre,* » est remplacé par les mots : « *dressé par une commission d'ingénieurs,* » ajoutés à la fin du premier paragraphe.

A l'art. 158 (1), sur les explications données par M. Masui, le sous-comité intercale dans l'énumération des attributions principales du directeur des transports : « *les projets de tarif, leur application et les détaxes ;* » il n'y ajoute point « *le décompte du matériel roulant, les transports à prix réduit,* » parce que ces attributions font l'objet des art. 161 et 162 (2).

A l'art. 166, M. Masui propose de substituer le verbe « *propose* » à celui « *détermine.* »

M. DE BROUWER DE HOGENDORP lui demande si, dans sa pensée, c'est le directeur général qui arrête les mesures à prendre pour la circulation des trains en cas de réparation de la route.

M. MASUI répond affirmativement.

Cette modification est admise par le sous-comité (3).

Aux art. 173 et 174, M. Masui propose de mettre à la suite des mots : « *l'inspecteur du service des voyageurs,* » d'une part, et de ceux : « *l'inspecteur du service des marchandises,* » d'autre part, les mots : « *à la direction.* »

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que la commission de rédaction ne s'est pas prononcée sur cette modification parce qu'elle n'en comprenait pas la portée. Il demande à M. Masui, s'il a voulu dire par là, qu'indépendamment de ces inspecteurs, il y en aurait d'autres sur les lignes.

M. MASUI répond que non ; que son intention a été simplement d'indiquer que les fonctions des inspecteurs s'exerceront principalement à la direction. Il désire ne pas placer à côté des chefs de district, des inspecteurs en service actif qui les gêneraient dans leur action.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP déclare que sous ce rapport, il est entièrement de l'avis de M. Masui.

A la suite de ces explications, la modification proposée est admise par le sous-comité (4).

Le second paragraphe de l'art. 199 (5) est rédigé, de commun accord, de la manière suivante :

« *En cas d'absence ou de maladie, il est remplacé par le sous-chef, par l'employé le plus élevé en grade ou par un agent commis à cet effet, par le directeur.* »

Au pénultième paragraphe de l'art. 200 (6), M. Masui propose de remplacer les mots : « *se trouvent,* » par celui : « *résident.* »

L'honorable membre justifie cette modification en faisant voir la nécessité de placer les chefs-gardes et les gardes-convoi sous les ordres des chefs des stations des localités où ils ont leur résidence.

Le sous-comité est d'accord avec M. Masui sur l'utilité de ce changement et

(1) Voir l'art. 130 du projet annexé au procès-verbal n° 95, p. 467.

(2) Voir les art. 153 et 154 id. n° 95, p. 468.

(3) Voir l'art. 158 id. ib.

(4) Voir les art. 163 et 166 id. n° 95, p. 469.

(5) Voir l'art. 191 id. n° 95, p. 471.

(6) Voir l'art. 192 id. ib.

charge M. de Brouwer de Hogendorp de s'entendre avec lui sur la rédaction définitive de cet article.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, en arrivant au titre II, fait connaître que la commission de rédaction ne s'est pas occupée des traitements, les cadres du personnel n'étant pas encore arrêtés.

Il fait connaître également que la section, traitant des *suppléments de traitement — frais de déplacement — frais de loyer et de régie — indemnités*, proposée par M. Masui, a été admise par la commission avec quelques modifications insignifiantes.

Cette section est adoptée par le sous-comité (1).

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rend compte des modifications proposées par la commission aux art. 270 et 272 (2).

Sur l'observation du Ministre, la commission a admis qu'il pourrait y avoir des surnuméraires au service des chemins de fer aussi bien qu'à celui des postes, mais elle croit que pour obvier aux abus auxquels ce grade donne souvent lieu dans les administrations publiques, il convient d'en limiter le nombre. Elle propose de remplacer ces articles par deux autres, dont voici la rédaction :

ART. ... « *Pour être nommé à un emploi dans l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, il faut :*

» a. *Être Belge ;*

» b. *Être âgé de dix-huit ans au moins et de trente au plus ;*

» *Néanmoins, les gardes-convoi, les facteurs, les comptables et en général tous les agents chargés de fonctions, qui par leur nature même exigent que le titulaire soit majeur, devront être âgés de vingt et un ans ;*

» c. *Être en état de fournir le cautionnement exigé pour les fonctions de sous-comptable des deniers publics.*

» *Si le candidat a plus de dix-neuf ans, il doit en outre avoir satisfait aux lois sur la milice. »*

ART. ... « *Des surnuméraires peuvent être attachés à l'administration.*

» *Leur nombre ne pourra excéder, savoir :*

» *Pour le service général et le service du contrôle . . . ;*

» *Pour la direction de . . . ;*

» *Pour la direction de . . . ; etc., etc.*

(1) Voir la 2^e section du titre II du projet annexé au procès-verbal n° 95, p. 478.

(2) Voici le texte de ces articles :

ART. 270. Des surnuméraires sont attachés à l'administration des postes.

Pour être nommé surnuméraire des postes le candidat doit prouver :

a) Qu'il est âgé de 18 ans au moins et de 28 ans au plus ;

b) Qu'il est belge de naissance ou naturalisé ;

c) Que, s'il a plus de 19 ans, il a satisfait aux lois sur la milice ;

d) Qu'il est de bonne vie et mœurs ;

e) Qu'il peut fournir le cautionnement exigé pour les fonctions de sous-comptable des deniers de l'État.

ART. 272. Les gardes-convois et les facteurs doivent avoir 21 ans au moins et 50 ans au plus et réunir, en outre, les conditions prescrites par les litt. b, c et d de l'art. 270 ci-dessus.

» *Par dérogation au § b de l'art. ..., nul ne peut être nommé surnuméraire s'il est âgé de plus de vingt-quatre ans.* »

Ces deux articles sont adoptés par le sous-comité (1).

M. DE BROUWER DE HOGENDORP expose, à l'art. 271, que M. le Ministre a manifesté l'intention d'étendre la préférence à accorder aux anciens militaires à tous les emplois, mais que la commission de rédaction, après en avoir délibéré, n'a pas cru pouvoir aller au delà de ce qui leur serait garanti par les dispositions de cet article du projet et, qu'en conséquence, elle en propose le maintien.

Cette manière de voir est partagée par le sous-comité, qui maintient cet article, sauf le § 2, ainsi conçu : « *Les facteurs, parmi les agréés* » qu'il supprime (2).

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rend compte des changements proposés à l'article relatif à l'admission des élèves de l'école du génie civil, inséré au projet par l'administration. La commission pense que les élèves diplômés, sortant de cette école, peuvent être admis à certains emplois, sans examen ; elle soumet donc au sous-comité la rédaction suivante :

« *Les élèves de l'école du génie civil, déclarés admissibles à l'un des emplois de sous-ingénieur ou de conducteur des ponts et chaussées, qui se présenteront dans les deux années, à partir de la date de leur diplôme, pourront concourir, sans examen, savoir :*

» *Les premiers, jusqu'au grade de chef de section et de commis-chef inclusivement ;*

» *Les seconds, jusqu'au grade de commis de 1^{re} classe ;*

» *Les deux tiers des emplois jusqu'à ces grades, vacants dans les bureaux du service technique, leur sont réservés. »*

Cette rédaction est admise par le sous-comité (3).

A l'art. 283, M. Masui propose d'ajouter après les mots : « *nul n'obtient une augmentation de traitement avant deux ans de jouissance du traitement actuel,* » ceux : « *s'il est supérieur à 1,200 francs.* »

Cette modification, appuyée par M. Quoilin, est admise par le sous-comité (4).

M. DE BROUWER DE HOGENDORP passant à l'art. 293, fait connaître que M. le Ministre en demande la suppression, mais que la commission de rédaction jugeant qu'il pouvait y avoir certains inconvénients à enlever aux employés le droit de se justifier avant d'encourir une punition, croit devoir le maintenir.

M. QUOILIN appuie le maintien de cet article. Son expérience lui en démontre l'utilité.

Il arrive souvent, dit l'honorable membre, que des employés sont accusés à tort par leurs chefs immédiats ; et que l'accusation disparaît complètement devant les explications de l'inculpé. Il faut donc donner à l'agent le plus infime, la faculté de se justifier avant qu'une punition ne vienne l'atteindre.

M. DE LANNOY présente des observations dans le même sens ; l'honorable mem-

(1) Voir les art. 279 et 281 du projet annexé au procès-verbal n° 95, p. 480.

(2) Voir l'art. 280 id. ib.

(3) Voir l'art. 283 id. ib.

(4) Voir l'art. 295 id. n° 95, p. 482.

bre ne pense pas que le système suivi dans l'armée doive être appliqué aux administrations civiles.

A la suite de cette discussion, le sous-comité maintient l'art. 293 tel qu'il est proposé ⁽¹⁾.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, arrivant au chapitre relatif aux agréés et aux ouvriers, que l'administration propose d'insérer au projet, fait connaître que la commission de rédaction ne l'a pas admis, parce que, d'une part, le sous-comité s'est déjà prononcé pour la suppression des agréés, et, d'autre part, elle a cru que les dispositions relatives à l'admission et au renvoi des ouvriers ne devaient pas entrer dans un projet d'organisation de l'administration proprement dite.

Après quelques observations sur les avantages et les inconvénients attachés à l'admission d'agréés, sur la nécessité où l'on s'est trouvé d'y recourir, par suite de l'insuffisance des fonds alloués au budget pour le personnel, le sous-comité se ralliant à l'opinion de la commission de rédaction, n'admet pas ce chapitre.

Le sous-comité adopte ensuite, d'accord avec la commission de rédaction, deux derniers articles proposés par M. Masui. L'un stipule que le Ministre arrêtera les règlements pour les divers services d'après les principes du projet d'organisation; l'autre, que les dispositions actuelles auxquelles il n'est pas dérogé par ce projet, resteront en vigueur ⁽²⁾.

Le sous-comité ayant terminé l'examen du projet d'organisation, charge M. de Brouwer de Hogendorp de le présenter au Ministre tel qu'il vient d'être arrêté.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 90.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 3 septembre 1855.

Ordre du jour : *Rapport de M. Spitaels sur les projets de cahiers des charges pour l'adjudication du combustible nécessaire à l'exploitation pendant les trois derniers mois de 1855, et les six premiers mois de 1856.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

(¹) Voir l'art. 508 du projet annexé au procès-verbal n° 95, p. 485.

(²) Voir les art. 323 et 324 id. p. 484.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, NERENBURGER, SPITAELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le sous-comité abordant son ordre du jour, M. Spitaels donne lecture de son rapport sur les projets de cahiers des charges pour l'adjudication du combustible nécessaire à l'exploitation pendant les trois derniers mois de 1855 et les six premiers mois de 1856.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» Le séjour que j'ai été forcé de faire à Paris, en ma qualité de membre du jury, m'a empêché de m'occuper plus tôt de l'examen des cahiers des charges que vous m'avez renvoyés par décision du 10 du mois dernier.

» La fourniture du combustible nécessaire à l'alimentation des chemins de fer, est l'un des points les plus importants du service de l'exploitation. Quelques faits qui sont à ma connaissance particulière, sont de nature à venir corroborer encore l'opinion du comité consultatif tout entier, sur la nécessité d'abandonner les formules administratives dans l'exploitation des chemins de fer pour adopter les usages admis par le commerce et l'industrie.

» Quand on compare les prix des combustibles employés par des entreprises similaires, on est frappé de la différence qui existe entre le taux des fournitures faites à l'État et celui des livraisons opérées aux sociétés de chemins de fer aujourd'hui en exploitation. Ainsi, pour des coques de qualités identiques, livrés souvent par le même fournisseur, il existe des différences de prix qui ne sont point compensées par des différences de qualités équivalentes.

» C'est donc dans les conditions de fournitures et dans l'attirail des formalités à remplir que l'État impose à ses fournisseurs, qu'il faut chercher la cause de cette différence.

» L'industrie privée, tout en simplifiant beaucoup ses conditions de livraisons, est souvent plus difficile que l'État dans ses réceptions ; elle exige de bonnes fournitures, faites régulièrement, et, en fait de pénalités, elle n'en connaît guère d'autres que le rebut, mais le rebut définitif et réel. Toutefois, lorsque celui-ci a lieu, il se fait de la manière la moins désavantageuse au livrancier et sans porter atteinte à sa réputation ; puisque généralement toutes les réceptions se font sur le carreau des usines.

» Il est aisé de comprendre combien ce mode de procéder facilite les relations. Lorsqu'une fourniture est présentée à la réception et qu'elle ne convient pas, le rebut ne frappe point la marchandise d'un stigmat qui la déprécie ; elle est remplacée par le fournisseur dans les délais voulus par les contrats sans que celui-ci ait supporté des frais de transports ou de manutentions dont il doit, par prudence, augmenter sa soumission dans le système de l'État, pour parer aux éventualités des rebuts possibles, alors que les marchandises à livrer doivent être conduites à ses frais à des distances quelquefois considérables, mais qui, dans tous les cas, entraînent à des frais dont le fournisseur se couvre largement dans les prix qu'il demande pour des livraisons à faire dans de semblables conditions.

» Ce n'est point ainsi que procède l'industrie privée. Une lettre forme ordinaire

rement le contrat entre les parties ; elle mentionne, pour le coke : qu'il sera de bonne qualité, propre, bien cuit et convenable à l'alimentation des locomotives ; que la fourniture se fera par quinzaine ou mensuellement par des quantités déterminées d'avance, que les réceptions auront lieu sur le carreau des fours et que les paiements se feront dans la quinzaine de la réception avec ou sans escompte.

» Ces conditions sont généralement accomplies et exécutées de part et d'autre avec bonne foi, parce que la réputation commerciale des établissements est engagée et que l'on ne transige guère dans les affaires, avec l'indélicatesse et la déloyauté.

» Ces conditions ont eu pour résultat de faire payer aux compagnies le coke à des prix notablement inférieurs à ceux de l'État. C'est ainsi que le chemin de fer de Morialmé à Châtelineau paye fr. 24-00 et 24-25 les cent kilogrammes, celui d'Anvers à Rotterdam 24 et 25 francs, Lierre à Turnhout, fr. 24-30, Charleroy à Louvain, fr. 23-00, 24-15 et 25-00. Le tout payable à quatre mois ou à 2 p. % d'escompte au comptant.

» Si l'on compare ces prix à ceux payés par l'État, on est frappé de l'énorme préjudice que cause au Trésor le système suivi jusqu'à présent. Aussi, je considère comme un progrès la faculté que l'administration s'est réservée d'opérer la réception du coke et des briquettes aux usines de fabrication. Toutefois, comme ce n'est qu'une faculté que l'administration peut à son gré refuser ou accorder, il est douteux que cette disposition amène une réduction dans les prix, puisqu'elle n'est que facultative ; il eût été préférable de la poser comme règle, elle eût dans ce cas, amené, je n'en doute pas, une réduction dans les prix.

» Le système de primes et de pénalités combiné, a été conservé dans les cahiers des charges proposés pour la fourniture du coke, des briquettes et du charbon nécessaire à la fabrication du coke. Cette disposition peut être maintenue sans inconvénient ; seulement, j'aurais voulu que le refus de prendre livraison au delà de 10 p. % de cendres fût formel et non point facultatif. Cette proportion constitue évidemment un combustible de mauvaise qualité, et si l'administration des chemins de fer adoptait le principe de la réception aux usines avec faculté de faire surveiller la fabrication, cette latitude serait plus que suffisante ; c'est la limite extrême généralement posée par les sociétés de chemins de fer.

» Si le principe des réceptions aux lieux de production était admis, il y aurait lieu de supprimer le paragraphe des trois cahiers des charges précités, relatif à l'enlèvement des combustibles rebutés dans les stations de fourniture ainsi que le cortège de pénalités résultant de ce que dans les douze heures, ce combustible n'aurait point été enlevé et le matériel remis à la disposition de l'administration.

» Le paragraphe relatif au délai dans lequel se feront les commandes, spécifie un terme trop court. L'administration des chemins de fer doit connaître les quantités nécessaires à sa consommation et il lui serait facile d'indiquer mensuellement les quantités à livrer. L'industrie cherche par tous les moyens possibles à s'assurer à l'avance le placement de ses produits. A ce point de vue, un délai de huit jours est évidemment insuffisant. L'adjudicataire d'un lot de fournitures à faire à l'État, est obligé, par suite de ce système, de conserver constamment invendu et à la disposition de l'État, le *maximum* des quantités à livrer à cause de l'incertitude où il se trouve des quotités qui lui seront réclamées. C'est là encore une cause de renchérissement, parce qu'elle entraîne une perte d'intérêts.

» Le paragraphe relatif aux cas de force majeure, implique une contradiction avec le système de commandes hebdomadaires. Il y est dit : que la fermeture des barrières, l'interruption de la navigation, les obstacles à la circulation occasionnés par les neiges, etc., ne constituent point un cas de force majeure. Il est évident que l'administration, en se réservant le droit de régler ses commandes par semaine, peut mettre le fournisseur dans l'impossibilité de remplir ses obligations dans certaines saisons de l'année. La faculté des fournitures anticipées n'étant réservée nulle part à l'entrepreneur, celui-ci doit encore prévoir dans la fixation de son prix, les désagréments qui peuvent lui être suscités de ce chef. Il conviendrait, dans mon opinion, de stipuler les fournitures par mois au lieu de le faire par semaine.

» Je dois appeler ici l'attention de l'administration des chemins de fer sur la régularité des paiements aussitôt les fournitures effectuées. L'État est souvent très-lent à s'exécuter, et tout en stipulant des paiements comptants, ceux-ci ne s'effectuent en réalité et moyennement que trois et quatre mois après les fournitures. C'est encore là une cause de majoration de prix. Lorsqu'un achat est stipulé au comptant, les usages sont que le paiement ait lieu en réalité dans la quinzaine, ou au plus tard dans le mois de la réception ; il serait à désirer que l'État, si difficile dans les conditions qu'il impose, exécutât régulièrement celles qu'il a lui-même proposées et acceptées.

» MM. les ingénieurs chargés de l'approvisionnement du combustible, proposent de diviser les adjudications à faire en raison des zones de fournitures, dans l'espoir que ce mode de procéder détruira plus facilement l'entente qui pourrait s'établir entre les exploitants de charbon, dans le but d'augmenter leurs prix.

» Cette mesure pourrait avoir quelque efficacité si, tout en faisant les adjudications à Liège, à Mons et à Charleroy, on permettait aux charbonnages de l'un ou l'autre de ces bassins, de soumissionner, non-seulement, pour les fournitures à opérer, dans leurs environs, mais encore pour celles situées dans un autre bassin.

» Si la mesure était restrictive en ce sens que chacun ne pût soumissionner que pour un certain nombre de lots désignés à l'avance, il en résulterait, au contraire, une facilité beaucoup plus grande pour une entente sur le taux des prix, parce que les extracteurs d'un même bassin se connaissant tous et ayant entre eux des relations continuelles, arriveraient bien plus facilement à un pareil résultat que lorsqu'ils se trouvent en présence de producteurs avec lesquels ils ont peu ou point de relations.

» A moins que la mesure ne soit proposée dans ce sens et que les adjudications n'aient lieu simultanément, je ne saurais préconiser ce moyen.

» En résumé, je viens d'énumérer ici les observations que m'a suggérées l'examen des quatre cahiers des charges que vous avez bien voulu renvoyer à mon appréciation. Je prie le comité de vouloir bien examiner les points sur lesquels j'ai appelé son attention et qui sont les suivants :

» 1°. Réception aux lieux de production, au moins en ce qui concerne le coke et les briquettes ;

» 2°. Limitation de la quantité de cendres à 10 p. % ;

» 5°. Substitution d'indication de fournitures mensuelles au lieu de fournitures hebdomadaires ;

» 4°. Cas de force majeure, faculté à accorder au fournisseur d'anticiper sur ses livraisons à certaines époques de l'année ;

» 5°. Le cinquième paragraphe de l'art. 4 du cahier des charges relatif à la fourniture du coke, devra être révisé en ce qui concerne sa rédaction.

» Marcinelle, le 2 septembre 1855.

» *Le Membre-Rapporteur,*

» FERD. SPITAELS. »

M. DE BROUWER DE HOGENDORP présente des observations dans le même sens ; il fait remarquer que quoique l'administration paye le coke qu'elle emploie plus cher que les compagnies particulières, elle est loin d'en avoir toujours de bonne qualité. Il appuie les conclusions du rapport de M. Spitaels.

Les autres membres les appuient également et présentent plusieurs observations tendantes à établir les avantages résultant de commandes à long terme, surtout en hiver ; des approvisionnements plus importants en combustible ; etc.

A la suite de cette discussion, les conclusions du rapport de M. Spitaels sont admises à l'unanimité.

La séance est levée à midi.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 91.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 3 septembre 1855.

Ordre du jour : *Examen du projet de bâtiment des recettes pour la halte de Templeuve.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, NERENBURGER, SPITAELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*..

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT annonce que M. le Ministre a transmis au comité, pour

examen et avis, une lettre en date du 24 août dernier, par laquelle MM. Zaman, Sabatier et C^e, l'informent qu'il leur serait impossible de construire, d'après les plans de M. Mac Connell, les deux locomotives qui leur sont commandées, à un prix moindre que 57,500 francs, par machine.

Le sous-comité décide qu'il passera immédiatement à l'examen de cette communication.

En conséquence, il est donné lecture de la lettre de MM. Zaman et C^e.

Il en résulte que l'augmentation du prix demandé par ces constructeurs, pour l'exécution de ces locomotives, comparé à celui auquel ils s'étaient engagés, par contrat, à fournir à l'État des machines semblables à celles en construction à l'établissement de Saint-Léonard, est basée sur :

1°. Le plus grand développement de la chaudière et du foyer dans la machine Mac Connell, qui a pour conséquence l'emploi d'une plus grande quantité de cuivre ;

2°. L'augmentation du nombre des tubes (qui est de 234 au lieu de 207), ainsi que leur plus grand diamètre ;

3°. L'obligation d'employer des entretoises en cuivre au lieu de fer ;

4°. Le mode de construction des manivelles extérieures qui, faisant corps avec les moyeux des roues, exigent un plus grand travail ;

5°. L'emploi de balanciers de suspension ;

6°. L'obligation de faire usage d'essieux creux et de pistons brevetés à commander en Angleterre ;

Et enfin 7°. La main-d'œuvre beaucoup plus grande à laquelle la construction de ces locomotives donnera lieu.

Le sous-comité, admettant que les différences entre les deux plans de machines justifient suffisamment l'augmentation de prix pétitionnée par ces constructeurs, émet, à l'unanimité, l'avis qu'il y a lieu de faire droit à leur demande, à la condition expresse que les locomotives qu'ils fourniront seront aussi bien achevées que celle que MM. Sharp et Stewart ont livrée récemment à l'État.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître ensuite que M. le Ministre a également communiqué au comité, pour examen et avis, une proposition ayant pour objet la construction d'un hangar au bois dans la cour du magasin central à Malines.

Le sous-comité procède à la discussion de ce projet.

M. SPITAELS exprime l'opinion que ce hangar ne doit pas être construit dans l'enceinte du magasin central. Il rappelle que, dans le rapport qu'il a présenté au sous-comité sur les constructions à exécuter à l'arsenal de Malines ⁽¹⁾, il a signalé les complications auxquelles la fourniture et l'emmagasinage dans le magasin central, des bois destinés à être mis en œuvre dans les ateliers de l'arsenal donnent lieu ; qu'il a fait voir alors que cette marche engendre, sans utilité, une double écriture et des transports supplémentaires faciles à éviter, en faisant fournir les gros bois destinés à l'arsenal, directement dans l'enceinte de cet établissement. L'honorable membre pense que si cette manière de voir était admise, que si le hangar actuel du magasin central était débarrassé de toutes les pièces de fortes dimensions, on y trouverait suffisamment de place pour y empiler celles

(1) Voir le procès-verbal n° 73, p: 575.

de petit équarrissage, et qu'il n'y aurait pas lieu d'y construire un nouvel abri pour cet usage. Il propose au sous-comité d'émettre un avis dans ce sens.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP croit également que le système préconisé par M. Spitaels offrirait certains avantages, mais il fait remarquer qu'il ne pourrait être suivi qu'à la condition qu'il fût bien admis que l'arsenal serait débité de toutes les fournitures qui y seraient faites directement.

M. SPITAEELS répond que c'est bien ainsi qu'il entend la proposition qu'il fait à cet égard.

La manière de voir de MM. Spitaels et de Brouwer de Hogendorp étant partagée par tous les membres, le sous-comité émet, à l'unanimité, l'avis qu'il n'y a pas lieu de construire un nouveau hangar à bois au magasin central, et que l'administration doit pourvoir aux moyens d'emmagasiner les gros bois, dans l'enceinte de l'arsenal même.

Le sous-comité procède ensuite à l'examen du projet de couverture de la cour à transformer en atelier de montage pour les locomotives, à l'arsenal de Malines, et émet un avis favorable à la mise en adjudication publique des travaux que comporte l'exécution de ce projet.

Le sous-comité renvoie la discussion du projet de bâtiment des recettes proposé pour la halte de Templeuve, à sa prochaine séance.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 92.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 7 septembre 1855.

Ordre du jour : *Rapport de M. de Brouwer de Hogendorp sur la question du déplacement de la halte de Wichelen.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp, remplaçant M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, MASUI, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Les procès-verbaux des deux séances précédentes sont approuvés.

Le sous-comité abordant son ordre du jour, M. le Président donne lecture de son rapport sur la question du déplacement de la halte de Wichelen.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» La halte de Wichelen doit-elle être maintenue à l'emplacement où elle est établie aujourd'hui, ou vaudrait-il mieux qu'elle fût transférée ailleurs ?

» Telle est la question que M. le Ministre vous a chargés d'examiner.

» Afin de mieux vous mettre à même de juger des motifs qui plaident en faveur de l'une et l'autre partie de cette proposition, je me suis transporté sur les lieux et me suis rendu compte de l'importance des communes et des hameaux que cette halte est destinée à desservir.

» La halte de Wichelen est établie à une distance de 10 kilomètres de Termonde et à 6 kilomètres de Wetteren. Il n'y a pas d'autre arrêt entre Termonde et Wichelen, celui d'Audeghem ayant été supprimé.

» Entre Wetteren et Wichelen, au contraire, une nouvelle station sera établie à Schellebelle, au point de jonction de la ligne de l'État avec le chemin de fer direct de Gand à Bruxelles.

» La commune de Wichelen se compose de trois sections principales ; savoir :

» 1°. Le chef-lieu proprement dit, avec une population, d'après le recensement de 1846, de 702 habitants ;

» 2°. Le hameau de Bohemen, avec une population de 421 habitants ; et

» 3°. Celui de Schoonaerde, avec 428 habitants.

» La halte actuelle de Wichelen est placée entre les bornes kilométriques 56 et 57, à l'intersection de la chaussée de Lede et du chemin de fer et à une distance d'environ un kilomètre et demi du centre du village, auquel elle est reliée par une chaussée.

» Le chef-lieu n'a aucune importance sous le rapport industriel.

» Le hameau de Bohemen se trouve à environ 1,500 mètres en deçà de la halte, près de la borne 55 ; il est situé sur la rive droite de l'Escaut et est traversé par la chaussée de Termonde à Wetteren, qui le relie, d'un côté, aux deux parties de chaussée conduisant à la halte de Wichelen et au chef-lieu, de l'autre, au hameau de Schoonaerde. Il n'est distant du chemin de fer que de 70 mètres.

» Bohemen ne manque pas d'importance au point de vue de l'industrie. Un atelier d'apprentissage y a son siège ; il y a deux moulins à huile, deux moulins à blé et une brasserie.

» Le hameau de Schoonaerde est situé à un kilomètre environ à l'est de Bohemen. Comme cette dernière localité, Schoonaerde est placé sur la rive de l'Escaut et traversé par la chaussée de Termonde à Wetteren. Un passage d'eau y a été établi récemment par les soins du Département des Travaux Publics. Une chaussée, nouvellement construite, met Schoonaerde en communication avec la commune importante de Berlaere.

» M. le Ministre vous a communiqué diverses pétitions tendantes à obtenir :

» 1°. Le déplacement de la halte de Wichelen soit à Schoonaerde, soit à Bohemen ;

» 2°. Le maintien de la halte actuelle.

» L'administration communale de Wichelen réclame vivement contre le trans-

fert de la halte à Schoonaerde , qu'elle prétend ne pas pouvoir satisfaire aux besoins de la grande majorité des habitants de la commune, et invoque, en faveur du maintien de l'emplacement actuel, les sacrifices que la commune a faits pour l'établissement de la route pavée qui la relie au chemin de fer.

» Elle est appuyée, dans sa réclamation, par les administrations communales et par quelques habitants d'Uytbergen, Schellebelle, Calken et Overmeire.

» L'administration communale et des habitants de Berlaere, ainsi qu'un grand nombre d'habitants de Schoonaerde, demandent le transfert de la halte à Schoonaerde.

» Par une requête postérieure, ceux-ci, modifiant leur première demande, pétitionnent en faveur du transfert de la halte au hameau de Bohemen.

» Cette demande n'est combattue que par les administrations communales et par des habitants d'Uytbergen et d'Overmeire.

» En faveur de la halte actuelle, la commune de Berlaere invoque sa grande importance industrielle et son éloignement de la halte de Wichelen.

» Les communes d'Uytbergen et d'Overmeire se prononcent contre le déplacement, parce qu'elles estiment qu'il doit en résulter un tort pour elles.

» J'ai examiné l'importance de la halte actuelle et j'ai trouvé qu'après l'établissement de la ligne directe de Bruxelles à Gand, cette importance sera considérablement amoindrie.

» J'ai trouvé aussi que la commune de Berlaere ne fournit pas au chemin de fer, à cause de son éloignement de la halte, le contingent que l'on serait en droit d'attendre d'une localité aussi importante.

» Les expéditions faites de la halte de Wichelen, se sont élevées pendant les huit premiers mois de l'année 1855, à 508, dont 367 proviennent de localités qui dorénavant feront usage des stations de Lede ou de Schellebelle. Les expéditions qui resteront acquises à Wichelen ne s'élèvent qu'à 119, dont 20 proviennent de Berlaere, et dont la grande majorité appartient à Bohemen.

» Il est certain qu'après l'ouverture des nouvelles stations de la ligne de Bruxelles à Gand, la halte de Wichelen subira une réduction égale en ce qui concerne les voyageurs.

» Il est donc de l'intérêt de l'exploitation de chercher à augmenter sa clientèle en transférant sa halte improductive sur un point où elle peut espérer qu'arriveront de nouvelles expéditions et de nouveaux voyageurs.

» Ce point, à mon avis, est Bohemen.

» La station de Bohemen rapprocherait les 3,578 habitants de Berlaere de 1,500 mètres du chemin de fer auquel ils auraient accès par une excellente route pavée.

» La commune de Berlaere est très-importante au point de vue industriel; elle ne renferme pas moins de 152 patentables dont plusieurs font le commerce de lin, de chanvre, d'étoupes, de grains, de charbons. Elle est le siège d'une filature d'étoupes à la mécanique, de deux moulins à vapeur, d'un moulin à huile, de grandes corderies, de dix fabriques de toile d'emballage, de deux brasseries et d'une amidonnerie.

» Nous pouvons espérer d'attirer vers le chemin de fer une partie des produits de ces établissements.

» La station de Bohemen ne serait, en outre, distante que de 150 mètres de l'Escaut; peut-être cette circonstance ne resterait-elle pas sans influence sur le trafic de la station.

» Wichelen n'aurait point à se plaindre; la station serait maintenue sur son territoire, et la distance que les habitants venant du centre du village auraient à parcourir ne serait augmentée que d'environ cinq minutes. Aussi l'administration communale n'a-t-elle pas pétitionné contre le transfert à Bohemen.

» Le parcours à faire par les habitants d'Uytbergen ne serait également augmenté que de cinq minutes. Cette commune, au surplus, est peu importante.

» Quant aux communes d'Overmeire et de Calken, elles se trouvent plus près de Wetteren que de la halte de Wichelen et n'ont nul intérêt dans la question.

» En ce qui concerne l'augmentation de dépense à résulter du transfert de la halte à Bohemen, elle sera peu importante. Rien n'est définitivement construit à l'emplacement actuel.

» Par ces considérations, Messieurs, j'ai l'honneur de vous proposer d'émettre l'avis qu'il convient de supprimer la halte actuelle de Wichelen et de la transférer au hameau de Bohemen, même commune.

» *Le Rapporteur,*

» DE BROUWER DE HOGENDORP. »

Les conclusions de ce rapport sont adoptées à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Masui et Spitaels.

M. LE PRÉSIDENT en rappelant que dans une de ses séances précédentes, le sous-comité a exprimé l'avis qu'il y aurait lieu de transférer, à Wespelaer, la halte établie à Haecht, dès que le chemin pavé qui doit relier ces deux communes serait construit jusqu'à la limite qui les sépare, expose qu'il y a eu erreur quant à la position exacte de cette limite, et que pour conserver à son vote la portée qu'il a eu l'intention de lui donner, il conviendrait que le sous-comité en modifiât les termes; qu'il résulte, en effet, de la position de cette limite que 525 mètres seulement du chemin à paver se trouvent sur le territoire de Wespelaer, tandis que la commune de Haecht en compte 1,650 environ; et que l'on ne pourrait, par conséquent pas, considérer l'exécution de la première partie du chemin, comme pouvant motiver le déplacement projeté.

M. le Président propose donc de modifier le premier vote en subordonnant la suppression de la halte de Haecht et l'établissement d'une halte complète à Wespelaer, à l'exécution par cette dernière commune et par les propriétaires qui veulent y concourir, des deux tiers à partir de cette halte, du chemin pavé qui doit la rattacher à la commune de Haecht et à la route provinciale de Wesemael.

M. le Président fait remarquer que ce développement des deux tiers du chemin correspond à peu près à celui que le sous-comité croyait devoir tomber à la charge de la commune de Wespelaer, quand il a émis un vote sur cet objet, dans la séance du 24 août dernier, et que par suite, en adoptant cette proposition, il maintiendra l'opinion qu'il a exprimée alors.

Cette proposition est admise à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Masui et Spitaels.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître qu'en se rendant récemment à Wichelen, pour examiner la question du déplacement de cette halte, il a eu l'occasion de parcourir une partie du chemin que construit la compagnie du chemin de fer de Dendre-Waes et notamment celle comprise entre la station de Termonde et le pont sur l'Escaut au nord de cette ville. Il exprime l'opinion que l'exploitation de cette portion de railway sera très-difficile et très-onéreuse; qu'elle exigera peut-être l'emploi d'un matériel spécial. Il signale aussi la mauvaise qualité du ballast employé sur la partie de la ligne qu'il a visitée, le mauvais état des billes et l'insuffisance de leurs dimensions de beaucoup inférieures à celles prescrites par le cahier des charges. Enfin, il appelle l'attention du sous-comité sur le mauvais aménagement de la station de Termonde.

M. le Président déclare qu'en portant à la connaissance du sous-comité ces faits contre lesquels il veut d'ailleurs protester, son intention est principalement de bien constater que le comité n'est intervenu en aucune manière dans la construction de ce chemin de fer qui, par la manière dont il est exécuté, deviendra une charge très-lourde pour le Gouvernement qui doit l'exploiter et l'entretenir.

Après quelques observations présentées dans le même sens par plusieurs membres, cet incident est clos, et l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 93.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 10 septembre 1855.

Ordre du jour : *Examen du projet d'organisation.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp, vice-président.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre n'assistera pas à la séance.

Les procès-verbaux des deux séances précédentes sont lus et approuvés.

M. LE PRÉSIDENT ouvre la discussion sur le projet d'organisation élaboré par le sous-comité de l'exploitation.

M. Loos fait remarquer que tous les membres présents à la séance font partie

de ce sous-comité et ont pris part à l'examen de ce projet d'organisation ; qu'il serait donc superflu de recommencer les discussions approfondies sur les principes généraux qu'il consacre aussi bien que sur les questions de détail ; et que le comité peut se borner à le voter dans son ensemble, à moins que des membres n'aient des modifications à y proposer.

Ensuite, l'honorable membre, en rappelant le malentendu qui a donné lieu à une longue discussion dans une des dernières séances du sous-comité de l'exploitation sur la manière d'arriver à la mise à exécution de ce projet, demande si, pour qu'il ne puisse y avoir aucun doute sur l'opinion du comité quant à la nécessité de recourir à certaines mesures transitoires destinées à ménager le passage de l'organisation actuelle à l'organisation future, il ne serait pas utile qu'il s'expliquât sur ce point dans la lettre par laquelle il transmettra son projet au Ministre.

Il demande aussi s'il ne conviendrait pas d'y exprimer l'opinion que la mise en pratique de ce projet d'organisation permettra d'améliorer la position des fonctionnaires et employés de l'administration.

M. Loos donne lecture d'une note où cette double pensée est formulée et qu'il soumet au comité comme pouvant servir de base à la rédaction de cette lettre d'envoi.

M. DE MAN D'ATTENRODE regrette que M. le Ministre n'assiste pas à la séance. Il eût désiré des explications devenues nécessaires par la suppression faite, à sa demande, au projet de réorganisation, de tout ce qui avait rapport aux attributions du comité.

Toutefois, l'honorable membre croit devoir reproduire, dans cette séance, les observations qu'il a émises, à cet égard, au sein du sous-comité de l'exploitation, parce que les délibérations du comité général présentent un caractère plus grave que celles des sous-comités. Il s'attache à rappeler les circonstances qui ont amené la création du comité consultatif, et constate notamment :

Que le conseil consultatif qui l'a précédé, avait le caractère d'une commission d'enquête nommée par le Gouvernement à la suite d'un engagement pris par lui à la Chambre des Représentants, en combattant une proposition, due à l'initiative de l'un de ses membres, qui avait pour objet une enquête parlementaire sur la question de savoir si le Gouvernement devait continuer à exploiter les chemins de fer construits par l'État ;

Que parmi les propositions discutées par cette commission d'enquête, composée en grande partie de membres de la Chambre et du Sénat, se trouvaient, en première ligne, un projet de réorganisation et l'institution d'un conseil permanent d'administration dont les attributions figuraient en tête de ce projet.

L'honorable membre considère le comité comme existant avec l'assentiment de la Législature elle-même. La section centrale chargée de l'examen du projet d'emprunt de 9 millions, a donné son appui à cette institution. Il pense que la grande majorité de ses membres est favorable à un conseil d'administration des chemins de fer. Il n'y avait donc pas lieu de retrancher du projet d'organisation les attributions du comité. Si le Gouvernement pense que ses attributions portent atteinte à sa responsabilité, cette question devra être résolue à la session qui va s'ouvrir.

M. de Man d'Attenrode fait ressortir les avantages qu'un conseil permanent offre pour la bonne administration du chemin de fer, en suppléant par sa stabilité à l'instabilité ministérielle. Il termine en manifestant l'intention de continuer à en faire partie aussi longtemps que la conduite de l'administration lui permettra de servir les intérêts du pays engagés dans cette vaste entreprise.

M. Loos tient aussi à ce qu'il n'y ait aucune ambiguïté dans la position du comité, à ce que ses attributions soient nettement définies, et, sous ce rapport, il s'associe à ce que l'honorable M. de Man d'Attenrode vient de dire. Il est persuadé que si les attributions du comité étaient insuffisantes pour qu'il pût faire le bien qu'il a en vue, aucun de ses membres ne voudrait continuer à y rester. Il pense que ces attributions disparaissant du projet d'organisation, devront reparaître sous une autre forme.

M. DE LANNOY a admis que le comité ne faisant pas partie de l'administration proprement dite, ses attributions ne devaient pas figurer dans un arrêté qui n'a pour objet que l'organisation de cette administration ; mais il tient également à ce qu'il n'y ait aucune équivoque dans sa position. Il demande, en conséquence, que le comité s'assure immédiatement si l'arrêté royal qui l'a institué et son règlement d'ordre intérieur ne déterminent pas suffisamment sa position. L'honorable membre fera ensuite une proposition, s'il y a lieu.

Il est donné lecture de l'arrêté royal du 28 octobre 1854, qui a institué le comité et du règlement d'ordre intérieur du 13 novembre de la même année, approuvé par le Ministre (1).

Le comité constate notamment que l'art. 2 de cet arrêté royal ne laisse pas au Ministre la faculté de le consulter quand il le juge convenable, mais lui impose au contraire l'obligation de lui soumettre toutes les questions intéressant les diverses branches du service; que cet arrêté et ce règlement, pris dans leur ensemble, donnent au comité les attributions les plus étendues et, qu'en conséquence, sa position ne présente rien d'équivoque.

Une discussion s'engage sur la nature et la durée des mesures transitoires qui doivent faciliter le passage de l'organisation actuelle à l'organisation nouvelle.

M. Loos fait remarquer que certaines parties du projet du comité pourront être mises immédiatement à exécution, tandis que d'autres demanderont un certain temps avant de pouvoir être appliquées, mais que le délai nécessaire, à cet effet, ne sera pas de longue durée; que M. Masui lui a déclaré que, dans son opinion, tout l'ensemble du projet d'organisation pourra être mis en vigueur au bout d'un an. L'honorable membre pense que si l'on obtient ce résultat, il y aura lieu d'être satisfait.

Cette opinion est partagée par les autres membres du comité.

M. MASUI insiste pour que dans la lettre d'envoi du projet d'organisation à M. le Ministre, le comité exprime le désir d'améliorer la position des fonctionnaires. Il dit que si l'on veut se rapprocher de la manière d'exploiter admise par les compagnies, il faut aussi, comme elles, mieux rétribuer les employés.

(1) Voir p. 4 et l'annexe au procès-verbal n° 1, p. 10.

M. LE PRÉSIDENT fait observer que le projet d'organisation aura pour conséquence une diminution notable dans le personnel et que l'on pourra par suite améliorer la position de celui qui restera.

Tous les membres se prononcent en faveur du principe admis par les compagnies : peu d'agents, mais des agents bien rétribués.

A la suite de cette discussion, le comité charge M. le Président de rédiger la lettre d'envoi qui accompagnera le projet d'organisation, en prenant pour base la note déposée par M. Loos et en ayant égard à quelques observations émises par des membres sur les termes dans lesquels elle doit être conçue.

M. LE PRÉSIDENT déclare que M. le Ministre adhère à l'ensemble du projet d'organisation élaboré par le sous-comité de l'exploitation, mais demande qu'il y soit apporté deux modifications qu'il va faire connaître au comité.

M. le Ministre demande d'abord que la surveillance des chemins de fer concédés ne reste pas dans les attributions générales de l'administration des chemins de fer de l'État. Son intention est de faire de cette surveillance l'objet d'un service spécial indépendant de celui de l'exploitation. Ce projet a déjà reçu un commencement d'exécution. M. le Président invite en conséquence le comité à délibérer sur la suppression, à l'art. 1^{er}, de ce qui est relatif à cette surveillance (1).

M. DE LANNOY désire savoir si, dans l'hypothèse de la création d'un service spécial, les fonctionnaires chargés de cette surveillance ne seront pas constamment forcés de recourir à l'administration des chemins de fer de l'État et s'il n'en résultera pas des lenteurs préjudiciables au service. Il demande si, en fait d'exploitation, les fonctionnaires du chemin de fer n'ont pas une expérience que l'on ne rencontre pas chez ceux d'une autre administration.

M. LE PRÉSIDENT répond que dans le cas où l'on maintiendrait cette surveillance parmi les attributions générales de l'administration des chemins de fer de l'État, il faudrait encore en faire l'objet d'une branche de service séparée de l'exploitation proprement dite, et qu'ainsi les choses se passeraient absolument de la même manière que si elle était complètement séparée de cette administration ; que l'on ne pourrait pas admettre, en effet, que les agents chargés de l'entretien et de l'exploitation du chemin de fer de l'État pussent quitter leur service pour surveiller des lignes de l'étendue de celle de Namur à Arlon, par exemple.

M. MASUI croit qu'il serait préférable que le chemin de fer de l'État fût chargé de cette surveillance ; il a fait connaître son opinion, à cet égard, au sein du sous-comité de l'exploitation. Cependant le Ministre étant bien décidé à en faire un service séparé, il n'insiste pas pour le maintien du paragraphe en question. Il fait remarquer seulement, en réponse à l'observation que vient de faire M. le Président, qu'il arrive que des fonctionnaires, pour se rendre d'un point à un autre de la partie du chemin de fer de l'État dont le service leur est confié, doivent passer sur des lignes concédées et pourraient ainsi exercer sur celles-ci, sans déplacement extraordinaire, la surveillance attribuée à l'État.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix le maintien de cette surveillance parmi les attributions générales de l'administration des chemins de fer de l'État.

(1) Voir l'annexe, p. 455.

Trois membres votent pour.

Un membre vote contre.

Deux membres s'abstiennent.

En conséquence le maintien est adopté.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Élias et Loos.

Se sont abstenus :

MM. de Man d'Attenrode et Masui.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître ensuite que M. le Ministre demande le maintien des inspecteurs généraux et la rédaction du § 1^{er} de l'art. 8, tel qu'il avait été proposé par l'administration, c'est-à-dire dans les termes suivants :

« . . . *Inspecteurs généraux ou d'administration sont attachés à l'administration centrale.* »

M. le Président met cette rédaction aux voix :

Elle est admise par quatre voix.

Un membre s'est abstenu.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, Élias, Loos et Masui.

M. de Man d'Attenrode s'est abstenu.

Dans la pensée des membres qui ont voté pour, les inspecteurs généraux sont placés sous l'autorité du directeur général de l'administration.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix l'ensemble du projet d'organisation (1).

Il est admis à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos et Masui.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 1 heure 1/2.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE MAN D'ATTENRODE.

(1) Voir l'annexe, p. 433.

ANNEXE
AU PROCÈS-VERBAL N° 95.

Projet d'organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, adopté par le comité.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Considérant que l'exploitation des chemins de fer, postes et télégraphes constitue un ensemble d'opérations commerciales et industrielles, et qu'à ce point de vue il est indispensable de lui donner des moyens d'action énergiques et dégagés de toute entrave inutile ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics, le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes entendu ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

L'administration des chemins de fer, postes et télégraphes est réorganisée d'après les bases suivantes :

TITRE I.

ORGANISATION GÉNÉRALE.

ART. 1^{er}. Les attributions générales de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, sont :

L'administration des chemins de fer de l'État ; — leur exploitation technique et commerciale ; — l'entretien, l'amélioration et l'achèvement des routes, voies, bâtiments et ouvrages de toute nature ; — le matériel en général ; — les approvisionnements et les magasins ; — l'administration et l'exploitation des postes et des télégraphes ; — la conclusion et l'exécution des conventions concernant les chemins de fer, les télégraphes et les postes avec les gouvernements étrangers et les compagnies ; — les travaux de raccordement des chemins de fer concédés avec les lignes de l'État ainsi que les travaux à exécuter aux frais des concessionnaires à la voie et aux stations de l'État ; — la surveillance des chemins de fer exploités par les compagnies, la police et l'usage des chemins de fer en général.

ART. 2. L'administration comprend, outre un service général et un service de contrôle, six directions spéciales, savoir :

- Une direction de la voie et des travaux,
- de la traction,
- du service des voitures,
- des transports,
- des postes,
- des télégraphes.

ART. 3. L'administration est dirigée, sous l'autorité immédiate du Ministre, par un directeur général.

ART. 4. Le directeur général travaille directement avec le Ministre et lui soumet tous projets, propositions et pièces de service.

ART. 5. Pour faciliter l'expédition des affaires, le Ministre peut déléguer au directeur général le pouvoir de statuer sur les objets qu'il détermine.

ART. 6. Chaque année, avant l'ouverture de l'exercice, le directeur général dresse le projet de répartition détaillée des crédits alloués au budget.

Cette répartition soumise à la délibération du comité consultatif est arrêtée définitivement par le Ministre.

Les virements de ces crédits n'ont lieu qu'avec l'approbation du Ministre, le comité consultatif entendu.

ART. 7. Le directeur général autorise, jusqu'à concurrence de . . . francs, les dépenses et l'exécution des travaux dans les limites de la répartition des crédits ainsi arrêtés.

ART. 8. ... Inspecteurs généraux ou d'administration sont attachés à l'administration centrale.

Ils ont pour mission principale de seconder le directeur général :

1°. Dans l'examen et la rédaction des projets de loi, conventions, tarifs, arrêtés de principe, règlements et instructions ;

2°. Dans l'étude des questions techniques, administratives, financières ou d'amélioration des services.

ART. 9. Ces fonctionnaires sont, en outre, délégués par le directeur général, quand il le juge nécessaire, soit pour faire des enquêtes, soit pour s'assurer de l'exécution des ordres de l'administration.

ART. 10. Les inspecteurs n'ont de correspondance avec les agents des services d'exécution que sur l'ordre du directeur général.

CHAPITRE PREMIER.

PREMIÈRE SECTION. — DU SERVICE GÉNÉRAL.

ART. 11. Les attributions principales du service général sont :

L'indicateur général ; — le classement et l'analyse des dossiers ; — les archives ; — la bibliothèque ; — le recueil administratif ; — l'expédition ; — le personnel ; — la caisse de retraite et de secours des ouvriers ; — la masse d'habillement ; — le contentieux ; — la liquidation des dépenses ; — la comptabilité centrale ; — les affaires générales.

ART. 12. Un secrétaire de l'administration est chargé de ce service sous les ordres du directeur général.

DEUXIÈME SECTION. — DU CONTRÔLE.

ART. 13. Les attributions principales du service de contrôle sont :

La vérification des recettes, des taxes, des caisses et des versements ; — l'appréciation des encaisses ; — les comptes de clerc à maître ; — les décomptes internationaux et mixtes ; — les transports gratuits ; — les détaxes ; — les rebuts et non-valeurs ; — la comptabilité générale des recettes ; — la statistique ; — la vé-

rification de toutes les pièces de dépense, des procès-verbaux et des états de réception des valeurs matérielles ; — la surveillance des opérations du magasin central des approvisionnements ; — le contrôle des magasins et des dépôts ; — la vérification des inventaires du matériel en service ; — la vérification des comptes-matières ; — la conservation et la délivrance des coupons et timbres-postes ; — le service des ateliers qui les concernent ; — la comptabilité des fournitures de bureau.

ART. 14. Le chef du contrôle est personnellement responsable de la gestion légale et régulière de son service.

ART. 15. Il rend compte sur-le-champ au directeur général de tous les faits irréguliers de la gestion financière et de la comptabilité des divers services.

ART. 16. Si le chef du contrôle croit devoir refuser son visa pour des dépenses ou des recettes dont la réalité, la légalité ou la régularité ne lui sont pas suffisamment démontrées, il adresse au directeur général un rapport circonstancié.

Le Ministre statue, le comité consultatif entendu, s'il y a lieu.

ART. 17. Trois agents comptables et responsables portant respectivement le titre de :

- Conservateur des coupons et du timbre ;
- Conservateur des approvisionnements ;
- Garde-magasin des fournitures de bureau ;

sont commis à la garde et à la conservation des matières et valeurs déposées.

ART. 18. Sauf le cas d'urgence, aucune délivrance ne peut être effectuée par les agents comptables mentionnés à l'article précédent, qu'après visa des bons de délivrance par le directeur que l'objet concerne.

Chaque délivrance est immédiatement portée à la connaissance du chef du contrôle.

ART. 19. Les contrôleurs et vérificateurs de la section du contrôle peuvent être délégués par le directeur général ou le chef du contrôle pour contrôler et vérifier sur les lieux, les opérations de la comptabilité dans les stations et haltes du chemin de fer, dans les bureaux de perception et de distribution des postes, dans les bureaux télégraphiques et dans les ateliers, ainsi que pour vérifier les relevés d'entrée et de sortie des magasins et dépôts.

Ils reçoivent les ordres et instructions de tournée soit directement du directeur général, soit du chef du contrôle.

ART. 20. Il est fait au moins une fois par an, sur les lieux, une vérification à fond de la gestion de tous les comptables en deniers et en matières.

CHAPITRE II.

DES DIRECTIONS SPÉCIALES.

ART. 21. Chaque branche du service est confiée à un directeur.

ART. 22. Les directeurs agissent sous l'autorité immédiate du directeur général dont ils reçoivent directement les ordres et les instructions.

Ils lui rendent compte de tout ce qui intéresse l'administration.

ART. 23. Les directeurs répondent des actes dont ils ont l'initiative, de la prompte exécution des ordres de l'autorité supérieure, de la régularité, de la sécurité et de l'économie du service qui leur est confié.

ART. 24. Ils s'assurent personnellement, par des tournées fréquentes, de la situation du service dans toutes ses parties; ils entendent les fonctionnaires et employés sous leurs ordres et prescrivent, dans les limites de leurs attributions, les mesures que peuvent exiger les circonstances.

ART. 25. Hors les cas d'extrême urgence ou de danger imminent, il leur est interdit de suspendre ou de modifier l'exécution des règlements ou des ordres supérieurs.

ART. 26. Dans le cas où un directeur prend, ensuite de son initiative, des mesures extraordinaires, il est tenu d'en informer, sur-le-champ, le directeur général.

ART. 27. Les directeurs facilitent, par tous les moyens en leur pouvoir, les investigations des fonctionnaires délégués par l'administration supérieure pour inspecter ou contrôler leur service.

ART. 28. Ils se prêtent mutuellement un concours loyal, se donnent réciproquement connaissance des faits qui intéressent leur service respectif et se communiquent tous les documents dont ils peuvent avoir besoin dans les affaires de nature mixte.

ART. 29. En cas de désaccord, sur l'exécution de mesures journalières qui concernent deux ou plusieurs services, il y est statué par le directeur général.

Néanmoins, dans les cas d'urgence, lorsque la décision du directeur général ne peut être attendue, et s'il s'agit d'une mesure relative au service des transports, la décision du directeur de ce service doit être provisoirement exécutée sous sa responsabilité. Dans ce cas, il en est immédiatement rendu compte au directeur général.

ART. 30. Chaque année, les directeurs dressent les projets détaillés du budget spécial de leur service et le remettent au directeur général.

ART. 31. Ils adressent au directeur général les propositions concernant les adjudications ou marchés des travaux et fournitures nécessaires à leur service.

Ils président aux adjudications et rendent compte des résultats obtenus.

ART. 32. Ils veillent à l'emploi économique des matières et en font constater la consommation dans les formes prescrites.

ART. 33. Ils vérifient et visent toutes les pièces relatives à la liquidation des dépenses et en certifient la régularité.

ART. 34. Ils font les propositions pour les nominations, promotions et mutations dans le personnel sous leurs ordres.

ART. 35. Ils veillent à la répression de tout abus et de toute négligence qui pourrait motiver des plaintes de la part de l'administration ou du public.

ART. 36. Ils sont responsables des négligences, irrégularités ou malversations que, par défaut de surveillance ou pour d'autres causes, ils omettent de signaler à l'administration dans la gestion des comptables et autres agents attachés à leur service.

ART. 37. Ils veillent à ce qu'aucun agent ne soit employé à des occupations étrangères à son service.

ART. 38. Tout accident grave fait l'objet d'une enquête immédiate de la part du directeur que la chose concerne plus spécialement.

Il en est de même en cas d'insubordination, d'irrégularité grave constatée dans une gestion, de vol des deniers de l'État ou d'objets quelconques.

Il en avise sur-le-champ le directeur général, lui transmet le procès-verbal d'enquête dans les 48 heures, et prend, s'il y a lieu, les mesures d'urgence réclamées par le service.

ART. 39. Tous les ans, les directeurs présentent au directeur général, pour être soumis au Ministre, un rapport circonstancié sur l'ensemble de leur service et sur les améliorations à y introduire.

Les directeurs dressent, en outre, un rapport spécial en ce qui concerne le personnel.

PREMIÈRE SECTION. — DIRECTION DE LA VOIE ET DES TRAVAUX.

§ 1^{er}. — Du directeur.

ART. 40. Le directeur de la voie et des travaux dirige tout ce qui concerne l'entretien de la route, de la voie, de leurs dépendances, des ouvrages d'art, bâtiments et autres constructions des stations et de leurs abords.

ART. 41. Il est chargé de l'étude des projets et plans ainsi que de la direction des constructions nouvelles.

ART. 42. Il ordonne, conformément à la répartition détaillée des crédits, les travaux d'entretien et de réparation journalière.

Dans le cas d'urgence extrême, il fait exécuter, sous sa responsabilité, les travaux que les circonstances exigent.

ART. 43. Il soumet au directeur général les projets de travaux neufs, d'amélioration et de réparations importantes.

ART. 44. Il procède à la réception des travaux ou délègue, à cet effet, un des ingénieurs.

Il dresse ou fait dresser, par les mêmes fonctionnaires, les certificats nécessaires pour l'obtention des payements à compte et définitifs.

Dans ce cas, les certificats sont revêtus de son visa.

ART. 45. Les dépôts d'approvisionnements sur la ligne, relèvent de son service.

ART. 46. La commission chargée de la réception du matériel fixe de la voie, en prononce, sous l'approbation du Ministre, la mise définitive hors de service.

Toutefois le directeur prononce la mise définitive hors d'usage des billes, coussinets, coins, chevilles et clavettes.

ART. 47. Il veille à l'exécution de toutes les mesures relatives à la conservation du chemin de fer et à la sûreté de la circulation.

Tout agent préposé à la surveillance et à la police de la voie, en dehors des stations et de leurs abords, est placé sous son autorité.

Les préposés aux signaux, aux changements et croisements de voie, aux ponts et aux barrières dans les stations et aux abords, sont, pour tout ce qui concerne les manœuvres, sous les ordres du directeur des transports ; ils sont, pour tout ce qui a rapport à l'entretien, sous l'autorité du directeur de la voie et des travaux.

ART. 48. Le directeur de la voie surveille personnellement l'exécution de toutes les parties de son service.

ART. 49. Il centralise et coordonne, dans sa comptabilité, tous les faits de dépense de son service.

§ 2. — Des ingénieurs de la voie et des travaux.

ART. 50. Ingénieurs sont attachés à la direction de la voie et des travaux. Ils sont placés sous les ordres immédiats du directeur et reçoivent ses instructions.

Ils commandent à tout le personnel du service et sont responsables des ordres qu'ils donnent ensuite de leur initiative.

ART. 51. Ils assistent le directeur dans les divers détails du service.

Ils concourent à la rédaction des projets, plans, devis et détails estimatifs des travaux, ainsi qu'à l'expédition des autres affaires ressortissant à la direction.

ART. 52. Ils dirigent et surveillent l'exécution des travaux.

Ils constatent les quantités, la qualité et l'emploi des matériaux et tiennent la main à ce que les entrepreneurs observent fidèlement les clauses et conditions des adjudications et marchés.

Ils certifient l'exactitude des métrés qui précèdent la réception des travaux.

ART. 53. Ils surveillent les opérations des chefs de section ainsi que le travail des employés de la voie.

Ils rendent compte au directeur de l'intelligence et de l'exactitude que ces agents apportent dans le service et signalent les fautes qu'ils commettent.

ART. 54. Ils s'assurent si les écritures des chefs de section et les carnets des surveillants sont régulièrement tenus et ils le constatent par leur visa.

ART. 55. Ils surveillent les dépôts et en contrôlent la situation.

ART. 56. Dans leurs tournées, ils prennent connaissance de tout ce qui intéresse le service.

ART. 57. En cas d'absence ou d'empêchement du directeur de la voie et des travaux, il est remplacé par l'ingénieur délégué à cet effet par le directeur général.

§ 3. — Des chefs de section.

ART. 58. Le chemin de fer en ce qui concerne le service de la voie et des travaux, est divisé en sections.

Le service de chaque section est confié à un chef de section.

ART. 59. Le chef de section répond du bon état de la voie et de ses accessoires ainsi que de la sûreté de la circulation sur l'étendue de la ligne confiée à ses soins.

Il veille à la conservation des ouvrages et bâtiments.

Il est chargé de l'entretien des clôtures, barrières, signaux et lignes télégraphiques.

ART. 60. Il fait exécuter, sous sa responsabilité, tous les travaux d'entretien journalier.

ART. 61. En cas d'événement extraordinaire, de dégradation ou d'accident pouvant compromettre la circulation ou la sûreté des convois, il fait exécuter immédiatement les travaux nécessaires.

Il en rend compte sur-le-champ au directeur.

ART. 62. Le chef de section surveille et contrôle les travaux de toute espèce, en régie ou à l'entreprise, exécutés dans sa section.

Il visite les matériaux, les reçoit provisoirement et en surveille l'emploi.

Il procède aux métrés partiels et détaillés des travaux.

Il aide les ingénieurs dans la levée des plans.

ART. 63. Il veille à la conservation et au bon emploi des approvisionnements déposés dans sa section ; il est chargé de la comptabilité de ces approvisionnements et des objets du matériel en service.

ART. 64. Il a sous ses ordres le personnel inférieur préposé à l'entretien ainsi qu'à la surveillance et à la police de la voie, en dehors des stations et de leurs abords.

Ce personnel comprend :

Les surveillants ;

Les chefs piocheurs et piocheurs ;

Les gardes-barrières, pontonniers et gardes-tunnel ;

Les aiguilleurs et vigies sur la ligne.

ART. 65. Il est personnellement responsable de l'exécution rigoureuse des instructions et règlements concernant les signaux, la fermeture des barrières, les manœuvres des ponts et généralement toutes les mesures relatives à la sûreté de la circulation.

ART. 66. Il veille à l'exécution des mesures de grande voirie.

ART. 67. Il constate toutes les dépenses effectuées dans sa section. Il en certifie les états.

§ 4. — Des surveillants de la voie.

ART. 68. Les surveillants sont chargés de seconder les chefs de section dans tous les détails du service.

Ils ont sous leurs ordres le personnel inférieur préposé à l'entretien, à la surveillance et à la police de la voie, sur l'étendue de la ligne où ils sont en fonctions.

ART. 69. Ils parcourent journellement à pied la ligne qui leur est confiée ; ils visitent attentivement l'état de la voie et des ouvrages qui en dépendent, ainsi que celui des lignes télégraphiques ; ils s'assurent que les aiguilles, signaux, plaques tournantes et pompes fonctionnent aisément ; que les agents placés sous leurs ordres se conforment strictement à toutes les prescriptions concernant l'entretien et la propreté de la voie ; que les gardes-barrières et autres agents préposés aux signaux et manœuvres remplissent leurs devoirs avec ponctualité et intelligence ; que les mesures de précaution et de prudence prescrites aux piocheurs sont rigoureusement observées ; ils suivent l'exécution des travaux et l'emploi des matériaux ; ils signalent immédiatement, aux agents sous leurs ordres, toute défectuosité qu'ils découvrent et les aident, au besoin, à la réparer ; ils donnent avis, à leur chef de section, des réparations nécessaires et font exécuter immédiatement, sous leur responsabilité, les travaux extraordinaires dont l'ajournement présenterait du danger ou ferait obstacle à la libre circulation.

Ils se rendent fréquemment compte de la manière dont se fait le service de nuit.

ART. 70. A moins de désignation d'un autre agent, ils accompagnent les convois spéciaux pour l'entretien de la voie et sont responsables de la bonne exécution des mesures de précaution adoptées pour leur marche et leur stationnement.

ART. 71. Ils font rapport à leur chef de section de toute négligence ou irrégularité qu'ils remarquent ou qui leur est signalée ainsi que de tout accident ou fait extraordinaire arrivé sur la ligne.

Ils constatent les contraventions en matière de grande voirie.

ART. 72. Ils tiennent la main à ce que les objets trouvés sur la voie soient remis sans retard, au bureau de la station la plus voisine.

ART. 73. Ils veillent à la conservation et à l'entretien du matériel en service ainsi qu'à la conservation des matériaux, et tiennent note des entrées et des sorties.

ART. 74. Ils tiennent écriture de tous les faits des ateliers.

DEUXIÈME SECTION. — DIRECTION DE LA TRACTION.

§ 1^{er}. — Du directeur de la traction.

ART. 75. Le directeur de la traction a dans ses attributions tout ce qui concerne les machines en activité et leurs réparations.

ART. 76. Il répartit le matériel et le personnel ouvrier de la traction d'après les besoins du service.

ART. 77. Il dirige et surveille le service de la conduite des machines.

Il veille à l'exécution des mesures de précaution à observer par les machinistes pour la sécurité des convois.

ART. 78. Il tient la main à ce qu'il y ait constamment, en bon état d'entretien, un nombre de machines suffisant pour le transport des convois, et à ce qu'il en soit fait le meilleur usage possible.

ART. 79. Tous les travaux des ateliers des machines se font sous sa direction et sa surveillance.

ART. 80. Il veille à ce que les machines, les tenders, les machines fixes, l'outillage ainsi que les appareils des ateliers et des remises reçoivent tous les soins d'entretien courant et les réparations dont ils ont besoin. Il tient la main à ce que les réparations soient faites avec soin, célérité et économie.

ART. 81. Les projets de reconstructions totales et de constructions nouvelles, sont approuvés par le Ministre.

Le directeur général autorise, conformément à l'art. 7, les travaux de reconstruction partielle et de transformation.

La mise définitive hors de service de toute machine est prononcée, par le Ministre, sur le vu d'un procès-verbal, dressé par une commission d'ingénieurs.

ART. 82. Le directeur veille à l'exécution des commandes adressées aux ateliers de la traction, par les agents compétents des autres services.

ART. 83. Il a la direction supérieure de la fabrication du coke et de tout ce qui en concerne le magasinage et la distribution, ainsi que des autres matières combustibles pour le service des machines.

ART. 84. Les dépôts d'approvisionnements des ateliers des machines, à l'arsenal de Malines ainsi que des ateliers et des remises sur la ligne, sont placés sous son autorité.

ART. 85. Tous les agents attachés, à quelque titre que ce soit, au service des machines et au service du coke, sont sous les ordres du directeur.

Les ouvriers employés aux prises d'eau, les nettoyeurs, chargeurs de coke, etc., qui ne sont pas exclusivement affectés à des travaux relatifs au service de la traction, sont sous ses ordres pour tout ce qui concerne spécialement ce service.

ART. 86. Il centralise et coordonne, dans sa comptabilité, tous les faits de dépense de son service.

ART. 87. Le directeur inspecte, au moins une fois par mois, tous les dépôts des machines sur la ligne.

Il exerce une surveillance personnelle et constante sur les travaux des ateliers de l'arsenal.

§ 2. — De l'inspecteur de la traction.

ART. 88. Il y a un inspecteur de la traction.

Il est sous les ordres immédiats du directeur et le remplace en cas de tournée, d'empêchement ou de congé.

ART. 89. L'inspecteur surveille le service des machines, les travaux et la comptabilité des ateliers et remises sur la ligne ainsi que la tenue de la comptabilité des magasins.

Il prend journallement les instructions du directeur et donne, en conséquence, dans ses tournées, des ordres aux employés du service.

Il est responsable des ordres qu'il donne ensuite de son initiative.

ART. 90. Il se rend fréquemment compte de la manière dont se fait le service de nuit.

ART. 91. A chaque tournée dans les ateliers, il s'assure de la présence des ouvriers.

§ 3. — Du chef des ateliers des locomotives à l'arsenal.

ART. 92. Il y a un chef des ateliers de l'arsenal.

Il est chargé de la direction de tous les détails du service des ateliers de l'arsenal et commande à tout le personnel technique.

ART. 93. Il fait la répartition des ouvriers placés sous ses ordres.

ART. 94. Il est responsable de l'exécution des instructions et règlements de la police et de la tenue des ateliers, de la bonne exécution des travaux, de l'emploi utile et économique des matières, de l'entretien et de la conservation des outils.

ART. 95. Il fait exécuter les travaux commandés ou autorisés par le directeur.

ART. 96. Il veille à ce qu'il soit tenu un compte exact de toutes les dépenses en matières et main-d'œuvre afférentes à chaque catégorie de travaux.

ART. 97. Il est responsable de l'exactitude des états de journées et des attachements.

ART. 98. Il passe des marchés avec des ouvriers isolés ou des groupes d'ouvriers pour l'exécution de travaux à déterminer par le directeur.

Toutefois, il doit, même dans le cas de travaux exécutés à marchandage, tenir compte de l'emploi du temps des ouvriers.

ART. 99. Il propose au directeur les ouvriers à admettre et le salaire à leur accorder.

ART. 100. Le chef des ateliers a la direction et la surveillance du service contre l'incendie à l'arsenal et à la station de Malines.

§ 4. — De l'inspecteur du coke.

ART. 101. Il y a un inspecteur du coke.

Il est placé sous les ordres immédiats du directeur.

Il est chargé des détails du service du combustible.

Il a la direction de tous les travaux relatifs à la fabrication du coke ainsi que

de l'approvisionnement des magasins et dépôts de coke, de houille et de bois de chauffage.

ART. 102. Il est responsable de la régularité du service, de la bonne qualité des produits des fours à coke et de la conservation des approvisionnements.

ART. 103. Il tient la main à ce que les livraisons soient effectuées dans les délais déterminés.

ART. 104. Il donne des ordres à tous les agents employés, à quelque titre que ce soit, à la fabrication, la conservation et la manutention du combustible.

ART. 105. Il surveille et contrôle la comptabilité des fours à coke, magasins et dépôts et centralise tous les faits de dépense de ce service.

§ 3. — Du personnel des dépôts de machines.

ART. 106. Le personnel des dépôts de machines dans les stations comprend :

Un chef d'atelier ou un chef de remise ;

Un garde-magasin ;

Des machinistes, chauffeurs, ouvriers de l'entretien et ouvriers affectés à la distribution des matières, au nettoyage et au lavage des machines, à leur alimentation et au chargement du coke.

ART. 107. Le chef d'atelier répond du bon état et de la conservation des machines confiées à ses soins.

Il veille à ce que les machinistes maintiennent leurs machines, par un entretien de tous les instants, dans les meilleures conditions de service possible. Il fait exécuter, sous sa direction et sa surveillance, les réparations dont les machines ont besoin.

ART. 108. Aucune réparation, autre que celle d'entretien courant, ne peut être faite dans les ateliers des dépôts, qu'autant qu'elle ne nécessite pas une mise hors de service de la machine de plus de quinze jours.

ART. 109. Le chef d'atelier prend préalablement les ordres du directeur pour toute réparation dont la dépense excède 200 francs.

Il n'est fait exception à cette règle que pour les cas d'urgence bien constatée.

ART. 110. Chaque fois qu'une réparation est faite à une machine appartenant à un autre dépôt, il en est rendu compte, sur-le-champ, au chef d'atelier du dépôt auquel la machine appartient.

ART. 111. Le chef d'atelier fait exécuter, après autorisation, s'il y a lieu, les travaux de réparation commandés par les agents compétents des autres services.

ART. 112. Il est chargé de la surveillance et du détail du service journalier des machines.

ART. 113. Il commande à tout le personnel des ateliers et des remises ainsi qu'aux ouvriers affectés au service de l'eau et au chargement du coke.

Les machinistes et les chauffeurs sont, hors des dépôts, sous les ordres du chef d'atelier, pour tout ce qui est relatif à la conduite des machines ; ils sont, sous les ordres du chef de station, pour tout ce qui concerne les manœuvres dans les stations, et sous ceux du chef de convoi, pour les manœuvres pendant la marche.

ART. 114. Il est responsable de la police ainsi que de la bonne tenue des ateliers et remises, de la conservation et de l'entretien de l'outillage, des appareils et

ustensiles, de l'utilité et de la qualité des travaux, du bon et économique emploi des matières et de la main-d'œuvre.

Il tient la main à ce que les outils, agrès et ustensiles des machines soient constamment au complet et entretenus en bon état de service.

Il veille à ce que les machinistes soient toujours pourvus de ce qui leur est nécessaire pour assurer le service des signaux de jour comme de nuit.

ART. 113. Il est responsable de tout abus et de toute irrégularité ou négligence qu'il aurait omis de réprimer ou de signaler.

ART. 116. Toutes les fois qu'une machine de secours est expédiée d'une station où il y a un chef d'atelier, celui-ci accompagne la machine avec le sous-chef ou surveillant de station et prend, en cas de déraillement ou de tout autre accident, la direction des manœuvres.

Lorsqu'il n'y a pas de chef d'atelier, les manœuvres de secours sont dirigées par le chef de remise ou, à son défaut, par le machiniste.

ART. 117. Le chef d'atelier satisfait aux commandes de machines qui lui sont faites par le chef de station.

ART. 118. Sont communes aux chefs d'ateliers, les dispositions des art. 96, 97 et 99.

ART. 119. Dans les dépôts où il n'y a pas d'atelier, les détails du service journalier des machines, sont confiés à un chef de remise.

ART. 120. Le chef de remise répond du bon état et de la conservation des machines confiées à ses soins.

ART. 121. Lorsqu'une machine exige des réparations que le machiniste ne peut pas effectuer sans l'assistance d'ouvriers spéciaux, la machine ou la pièce à réparer est envoyée immédiatement, d'après la nature des travaux à y faire, à l'atelier du dépôt voisin ou à l'arsenal.

ART. 122. Sont applicables aux chefs de remise, les art. 113, 114, 115 et 117.

ART. 123. Il y a près de chaque dépôt principal de machines, un garde-magasin.

Le garde-magasin est chargé, sous l'autorité immédiate du directeur, de la conservation et de la distribution des matières et approvisionnements, y compris le coke.

ART. 124. Il tient la comptabilité du dépôt.

Il centralise, vérifie et coordonne tous les résultats constatés et produits par les différents agents attachés au dépôt.

Lorsque l'importance du dépôt l'exige, il lui est adjoint un commis aux écritures.

ART. 125. Dans les dépôts secondaires, tout le personnel est placé sous les ordres immédiats du chef de station.

Celui-ci est chargé, dans ce cas, de la conservation et de la distribution des matières ainsi que de la tenue des écritures du dépôt. Il reçoit les instructions et les ordres du directeur de la traction, pour tout ce qui concerne ce service.

TROISIÈME SECTION. — DIRECTION DU SERVICE DES VOITURES.

§ 1^{er}. — Du directeur.

ART. 126. Le directeur du service des voitures est chargé de tout ce qui concerne la construction et l'entretien des voitures de toute espèce et de leurs accessoires.

ART. 127. Il fait donner au matériel de transport tous les soins d'entretien courant et ordonne les réparations de toute nature.

Il tient la main à ce que les réparations soient faites avec soin, célérité et économie.

ART. 128. Toute modification à la forme des voitures ou à leur mode de construction ainsi que toute dépense de reconstruction ou de transformation sont autorisées par le directeur général, conformément à l'art. 7.

ART. 129. La mise définitive hors de service de toute voiture est prononcée par le Ministre, sur le vu d'un procès-verbal dressé par une commission d'ingénieurs.

ART. 130. Le directeur assure la stricte exécution des instructions relatives à la visite et à la levée des voitures.

ART. 131. Il veille à l'exécution des commandes faites aux ateliers des voitures par les agents compétents des autres services.

ART. 132. Les dépôts d'approvisionnements des ateliers des voitures à l'arsenal de Malines et des ateliers du petit entretien dans les stations sont placés sous son autorité.

ART. 133. Le pare de réserve des voitures est confié à sa garde.

ART. 134. Tous les agents attachés, à quelque titre que ce soit, au service des voitures, sont sous ses ordres.

ART. 135. Il centralise et coordonne, dans sa comptabilité, tous les faits de dépense du service.

ART. 136. Il exerce une surveillance directe et constante sur les travaux des ateliers des voitures de l'arsenal.

ART. 137. Il visite, au moins une fois par mois, les ateliers du petit entretien du matériel de transport dans les stations.

§ 2. — De l'inspecteur.

ART. 138. Il y a un inspecteur du service des voitures.

Il remplace le directeur en cas de tournée, d'empêchement ou de congé.

Il est chargé, sous les ordres du directeur, de surveiller le travail, la tenue et la comptabilité des ateliers du petit entretien dans les stations.

Il prend journellement les instructions du directeur et donne, en conséquence, dans ses tournées, des ordres aux employés du service.

Il est responsable des ordres qu'il donne ensuite de son initiative.

ART. 139. L'inspecteur exerce un contrôle continu sur l'état du matériel de transport dans les stations et sur les voies. Il veille à ce qu'il soit maintenu dans le meilleur état de service possible.

ART. 140. Il tient la main à ce qu'il ne soit mis en service aucune voiture ou autre objet faisant partie du matériel de transport qui aurait besoin d'être réparé.

§ 3. — Du chef des ateliers des voitures à l'arsenal.

ART. 141. Il y a un chef des ateliers des voitures.

Il est chargé, sous les ordres du directeur, de tous les détails des travaux à l'arsenal.

ART. 142. Les dispositions des art. 93, 94, 95, 96, 97, 98 et 99, concernant le chef des ateliers des locomotives, sont communes au chef des ateliers des voitures.

§ 4. — Du personnel du petit entretien.

ART. 143. Le personnel affecté à la visite et à l'entretien du matériel de transport, dans les stations, se compose d'un chef-visiteur, d'un menuisier, d'un forgeron et d'un ou de plusieurs aides.

ART. 144. Le chef-visiteur, placé sous les ordres immédiats du chef de station, est préposé au détail du service qui comprend :

1°. La visite et la surveillance des voitures à voyageurs et des wagons de toute espèce en service ou en réserve dans la station ;

2°. La distribution et la direction des travaux de l'atelier ;

3°. La tenue du journal ou carnet relatif à l'emploi des matières et du temps des ouvriers.

Le chef de station reçoit les instructions du directeur du service des voitures pour tout ce qui concerne ce service. Il vérifie et coordonne, dans sa comptabilité, tous les faits de dépense constatés par le chef-visiteur.

Si celui-ci reçoit directement des ordres du directeur, ou de l'inspecteur, en l'absence du chef de station, il les lui communique.

ART. 145. Toute voiture qui rentre de voyage est visitée par le chef visiteur.

ART. 146. Il est interdit de faire entrer dans la composition d'un convoi aucune voiture qui ne serait pas en parfait état de service.

ART. 147. Lorsque dans une station de passage l'on découvre une défectuosité à une voiture, le chef visiteur y porte immédiatement remède, si le temps le permet ; sinon, il la signale au chef de station qui, dans le cas où la défectuosité serait de nature à occasionner un accident ou des avaries, fait retirer la voiture du convoi.

ART. 148. Les petites réparations du matériel roulant se font dans les ateliers des stations.

ART. 149. Le chef visiteur est responsable de la bonne exécution des règlements, instructions et ordres, de la police et de la bonne tenue de l'atelier, de la conservation des outils et ustensiles, ainsi que de la qualité et de l'utilité des travaux effectués.

QUATRIÈME SECTION. — DIRECTIONS DES TRANSPORTS.

§ 1^{er}. — Du directeur des transports.

ART. 150. Le directeur des transports est chargé de tout ce qui concerne l'exploitation commerciale des chemins de fer (transports des voyageurs et des marchandises).

Ses attributions comprennent notamment :

L'exécution des décisions relatives à l'organisation de la marche des convois ; — la répartition du matériel de transport et du personnel des convois ; — la direction et la surveillance de toutes les opérations concernant le service des voyageurs et des marchandises ; — les projets de tarif et leur application ; — les

prescriptions relatives à la composition, la surveillance, la police, la régularité et la sécurité des convois ; — la police des stations, salles d'attente et buffets-restaurants ; — la police des abords des stations, voitures de place et commissionnaires ; — les réclamations et les plaintes du public ; — les objets trouvés ; — les détaxes.

ART. 151. Le directeur applique ses soins à étendre le trafic des marchandises.

L'exécution de toutes les mesures relatives à cet objet lui est confiée ; il provoque celles qu'il serait utile d'adopter.

ART. 152. Il instruit toutes les réclamations pour colis perdus, avariés ou en retard.

ART. 153. Il instruit également les demandes de transport à prix réduit. Il prépare les règlements et ordres relatifs au trafic des marchandises et les traités à conclure avec les expéditeurs.

ART. 154. Il veille à l'exécution des conventions qui concernent le transport des voyageurs et des marchandises, ainsi que des traités relatifs à l'emploi du matériel roulant. Il en dresse les décomptes.

ART. 155. Il prépare les tableaux périodiques concernant le nombre et les heures de départ et d'arrivée des convois réguliers de toute nature.

ART. 156. Il soumet au directeur général l'itinéraire des convois extraordinaires de voyageurs et prescrit les mesures spéciales de précaution à prendre pour leur marche.

ART. 157. Sauf le cas d'urgence absolue, aucun convoi spécial ne peut être expédié sans un ordre du directeur.

ART. 158. En cas de réparation de la route, le directeur des transports propose, de commun accord avec le directeur de la voie, les mesures nécessaires pour assurer la circulation des trains.

ART. 159. Les approvisionnements pour le service des stations et des convois sont placés sous la surveillance du directeur des transports.

ART. 160. Le chauffage des bâtiments des stations et des voitures, l'éclairage des stations et de leurs abords, l'éclairage intérieur et extérieur des convois, le nettoyage et le graissage du matériel font partie des attributions de la direction des transports.

ART. 161. Le directeur a la surveillance des caisses et des écritures tenues par les divers agents du service. Toutefois, les vérifications à fond sont faites par les agents du service du contrôle.

ART. 162. Le directeur a sous ses ordres :

Le personnel des convois, y compris les gardes-frein-graisseurs ;

Les agents attachés, à quelque titre que ce soit, au service des stations, à moins qu'ils ne soient exclusivement affectés à des travaux concernant un autre service.

L'agent mixte n'est sous les ordres du directeur d'un autre service que pour ce qui concerne spécialement ce service.

§ 2. — Des inspecteurs du service des transports.

ART. 163. Il y a, pour seconder le directeur dans les détails du service, trois inspecteurs, savoir :

Un inspecteur du service central ;

Un inspecteur du service des voyageurs ;
Un inspecteur du service des marchandises.

ART. 164. L'inspecteur du service central est chargé particulièrement de concourir à l'examen de toutes les affaires ressortissant à la direction.

Il remplace le directeur en cas de tournée, d'empêchement ou de congé.

ART. 165. L'inspecteur du service des voyageurs, à la direction, est spécialement chargé de surveiller tout ce qui concerne le transport des voyageurs et des bagages et notamment : l'organisation des convois de voyageurs au point de vue de la régularité et de la sûreté de la circulation et des besoins du public ; — la répartition des voitures ; — tout ce qui concerne le personnel des convois de voyageurs ; — toutes les parties du service des stations qui ont rapport au transport des voyageurs et des bagages ; — les employés du service des voyageurs dans les stations ; — la comptabilité ; — les approvisionnements et les consommations ; — la tenue générale et la police des stations et de leurs abords.

ART. 166. L'inspecteur du service des marchandises, à la direction, est spécialement chargé de surveiller tout ce qui concerne le transport des marchandises et notamment : l'organisation, la composition et la marche des convois au point de vue des besoins du commerce, de l'économie dans l'exploitation et de la sûreté de la circulation ; — la répartition du matériel de transport selon les besoins des stations ; — son emploi utile ; — toutes les opérations relatives au service des marchandises dans les stations ; — le factage, le camionnage et les formalités en matière de douane et d'octroi ; — l'exécution des conventions et des traités ; — les écritures et tout ce qui concerne la comptabilité ; — le personnel des convois de marchandises et le personnel chargé du service des marchandises dans les stations ; — la tenue des hangars.

ART. 167. Les inspecteurs du service des voyageurs et du service des marchandises font des tournées fréquentes sur les lignes. Ils prennent les instructions du directeur et donnent, respectivement, en conséquence, dans leurs tournées, des ordres aux employés de ces services.

Ils ordonnent, sous leur responsabilité, toutes les mesures que les circonstances exigent. Ils en rendent immédiatement compte au directeur.

§ 5. — Des chefs de districts.

ART. 168. Le chemin de fer, en ce qui concerne la surveillance du service des transports, est divisé en ... districts.

ART. 169. Le service de chaque district est confié à un agent qui porte le titre de chef de district.

ART. 170. Les chefs de districts sont sous les ordres des fonctionnaires supérieurs du service des transports.

ART. 171. La surveillance du chef de district s'étend à tous les détails du service des transports et notamment aux objets indiqués dans les art. 172 à 189 ci-après.

ART. 172. Il suit tous les faits de l'exploitation dans l'étendue de son district ; il assure la bonne exécution des règlements et instructions de l'autorité supérieure ; il tient la main à ce que les agents, sous ses ordres, remplissent leurs devoirs avec ponctualité et exactitude.

ART. 173. Il surveille les opérations relatives à la distribution des coupons, l'inscription, le chargement et le déchargement des bagages et des marchandises, l'emmagasinage, le factage, le camionnage et les déclarations en matière de douane et d'octroi.

ART. 174. Il s'assure que les services de correspondance avec l'administration sont bien exécutés.

ART. 175. Il tient la main à ce que les prescriptions concernant la bonne tenue et la police des stations et de leurs abords, ainsi que les conditions des cahiers des charges pour le service des buffets-restaurants, etc., soient rigoureusement observées.

ART. 176. Il surveille la composition des convois, la propreté, la conservation et l'emploi utile du matériel de transport, et s'assure que les stations sont pourvues, en temps utile, du matériel nécessaire, pour les besoins journaliers du service.

ART. 177. Il fait exécuter ponctuellement les mesures qui concernent la sécurité de la marche des convois.

ART. 178. Il veille à la régularité des départs et des arrivées des convois.

ART. 179. Il est chargé de la surveillance du service du personnel des convois ; il s'assure que les ustensiles, signaux et appareils dont les convois doivent être pourvus, sont au complet. Il contrôle les gardes en marche et vérifie leurs registres et leurs rapports.

ART. 180. Il veille à ce que la circulation et le transport en franchise ne donnent lieu à aucun abus.

ART. 181. Toutes les fois qu'il se rend dans une station de son district, il vérifie le registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs ; l'état des colis inscrits sur feuilles et manquants à l'arrivée ; celui des articles dévoyés ou sans adresse ; les réclamations pour pertes et avaries ou pour marchandises en retard ; le livre du mouvement ; les cahiers d'émargement des permissionnaires ainsi que les registres et journaux de la station.

Il constate, de temps à autre, si les articles restant en magasin représentent le chiffre du débit de la station.

ART. 182. Il a la surveillance des dépôts d'approvisionnement pour le service des stations et des convois ; il veille à l'emploi économique des matières, des fournitures de bureau et des imprimés et à ce que les consommations soient constatées régulièrement dans les formes prescrites.

ART. 183. En cas d'accident grave, le chef de district se transporte, le plus promptement possible, sur le lieu de l'accident et en constate les circonstances par un procès-verbal qu'il transmet, sans délai, au directeur.

Il est tenu, en outre, d'en avertir, sur-le-champ, par une dépêche télégraphique, le directeur général et le directeur des transports. Il en est de même toutes les fois qu'il arrive un événement extraordinaire.

ART. 184. Il propose le renvoi de tout ouvrier jugé incapable.

Il agréé, sur la présentation des chefs de station, les ouvriers extraordinaires nécessités par un accroissement momentané de travail et les renvoie dès qu'il y a lieu.

ART. 185. Il tient la main à ce que les prescriptions concernant l'uniforme du

personnel soient rigoureusement observées; il exige qu'en service, tous les employés portent les insignes de leurs fonctions.

ART. 186. Il s'assure que les employés des stations et des convois s'acquittent de leurs devoirs avec la politesse convenable envers le public.

ART. 187. Il fait rapport, au directeur du service que la chose concerne, de toute contravention aux lois, règlements et instructions.

Il signale et punit, le cas échéant, dans les limites de ses pouvoirs, toute faute commise contre la discipline.

ART. 188. Il prend, en cas d'urgence, les mesures provisoires que les circonstances réclament. Il en rend compte sur-le-champ au directeur.

ART. 189. Il ne peut s'éloigner de son district, sans l'autorisation de son directeur.

Toutefois, lorsqu'il arrive un accident grave à un convoi, dans un district voisin, à proximité de la ligne où un chef de district se trouve, celui-ci est tenu de se transporter immédiatement sur le lieu de l'accident et de prendre, en l'absence du chef du district où l'événement s'est passé, toutes les mesures et précautions indispensables. Il se conforme, dans ce cas, aux prescriptions de l'art. 183.

§ 4. — Des chefs de station.

ART. 190. Les chefs de station sont chargés de la direction et de la surveillance de toutes les opérations qui s'exécutent dans leur station, à quelque service qu'elles appartiennent.

ART. 191. Le service du chef de station est de tous les jours et de tous les instants. Il ne peut s'absenter sans une autorisation écrite du directeur.

En cas d'absence ou de maladie, il est remplacé par le sous-chef, par l'employé le plus élevé en grade ou par un agent commis, à cet effet, par le directeur.

ART. 192. Le chef de station a sous ses ordres :

1°. Tout le personnel employé au service des transports dans la station et notamment le sous-chef de station, les surveillants, commis, officiers de police, chefs de convoi, gardes-convoi, gardes-frein, facteurs, peseurs, chefs et hommes d'équipe, portiers, veilleurs, ouvriers affectés au nettoyage et au graissage des voitures et à l'éclairage en général ;

2°. Les agents préposés aux communications télégraphiques ;

3°. Le personnel du petit entretien du matériel roulant ;

4°. Les hommes de peine employés au service de l'eau et du coke, ainsi qu'au nettoyage et aux manœuvres des machines, qui sont affectés en même temps à des travaux concernant le service des transports.

Les aiguilleurs et agents préposés aux signaux, ponts et barrières dans la station et aux abords sont sous ses ordres pour tout ce qui concerne les manœuvres et la surveillance des signaux.

Les chefs de convoi, gardes-convoi et gardes-frein sont, pendant le service actif, sous les ordres du chef de la station où ils se trouvent momentanément.

Il en est de même des machinistes et chauffeurs pour tout ce qui concerne le service des trains et les manœuvres.

ART. 193. Tout agent employé dans une station, quelle que soit la direction à laquelle il est attaché, est placé sous l'autorité du chef de station.

ART. 194. Le chef de station réprime immédiatement, dans la limite de ses pouvoirs, ou signale à l'autorité supérieure, tout abus, irrégularité, négligence ou autre fait contraire à la discipline dont ses subordonnés se rendent coupables.

ART. 195. Il répond, conformément à la loi, de tous les faits de la gestion financière des employés sous ses ordres.

ART. 196. Il est chargé de tout ce qui concerne la distribution des billets ; — l'embarquement et le débarquement des voyageurs ; — le chargement, le déchargement et la distribution des bagages ; — l'application des tarifs ; — le vestiaire ; — les objets trouvés ; — la réception, l'enregistrement et la classification des marchandises ; — l'application des taxes ; — les feuilles de route ; — le chargement, le déchargement, la vérification du conditionnement des marchandises ; — le factage, le camionnage, le magasinage ; — les déclarations en matière de douane et d'octroi ; — les opérations relatives au transport des voitures, chevaux, bestiaux et finances ; — l'encaissement des produits ; — les versements.

Il répond de la stricte exécution des mesures spéciales concernant le service des voyageurs, bagages et marchandises ; la circulation et le transport en franchise ; les services internationaux et mixtes ; l'emploi utile du matériel.

ART. 197. Il est responsable de la bonne exécution des instructions en ce qui concerne la composition des convois ; — la visite des voitures et wagons ; — leur attelage et graissage ; — le service des bâches ; — l'éclairage et le chauffage des voitures ; — le nombre de freins qui doivent entrer dans la composition des convois ; — les outils, appareils et signaux dont ils doivent être pourvus ; — le personnel dont ils doivent être accompagnés.

ART. 198. Il assure l'exécution des instructions relatives à l'ouverture des guichets ; — à l'admission du public dans les salles d'attente et dans les stations ; — à tout ce qui concerne le départ, l'arrivée et le stationnement des convois ; — à la police des convois ; — au contrôle des billets dans la station ; — aux signaux et autres mesures de précaution à prendre pour la sûreté des convois ; — au service de secours.

ART. 199. Il veille à la tenue du personnel ; — à la conservation des bâtiments, du mobilier et du matériel de la station ; — à la propreté des salles d'attente, bureaux, trottoirs, quais, cours, voies et dépendances.

Il surveille et dirige le chauffage et l'éclairage de la station.

Il est chargé de la comptabilité des approvisionnements et du matériel en service.

ART. 200. Il a la police de la station, de ses dépendances et abords, ainsi que des voitures de place, omnibus et commissionnaires.

ART. 201. Il est responsable de la bonne exécution des prescriptions concernant le bureau télégraphique. Il signe les pièces de comptabilité et opère le versement des recettes.

ART. 202. Il est chargé, sous l'autorité du directeur du matériel de transport, de la conservation et de la distribution des matières et approvisionnements pour le service du petit entretien et tient les écritures qui les concernent.

ART. 203. Lorsqu'il n'y a pas d'atelier pour l'entretien des voitures dans une

station, le chef de station est responsable du bon état de service des voitures de réserve qui y sont stationnées.

ART. 204. Il est responsable de l'exactitude des états de salaires.

ART. 205. Sans préjudice à ce qui est prescrit par l'art. 194, il transmet immédiatement au directeur toute réclamation qu'il reçoit concernant le service, ainsi que toute plainte formée contre les agents de l'administration.

ART. 206. Toutes les fois qu'il arrive un accident ou un événement extraordinaire, il en informe sur-le-champ, par le télégraphe, le directeur général, le directeur des transports et le chef de district.

ART. 207. En cas d'interruption des communications télégraphiques, il en prévient, sur-le-champ, par le mode le plus expéditif, les deux bureaux voisins dans les directions opposées.

§ 5. — Des sous-chefs et surveillants de station.

ART. 208. Les sous-chefs et surveillants de station assistent les chefs de station dans tous les détails du service et les suppléent au besoin.

Ils sont spécialement chargés de suivre toutes les opérations qui se font sur la voie.

Ils accompagnent la machine de réserve envoyée au secours d'un convoi en retard.

§ 6. — Des gardes-convoi

ART. 209. Les gardes-convoi sont chargés de la surveillance et de la police des convois, de l'exécution des mesures relatives à la sûreté de leur marche, de l'embarquement et du débarquement des voyageurs, du contrôle des billets dans les voitures, de la perception des suppléments de parcours ou de place, de la réception, garde et remise des bagages et objets inscrits sur les feuilles de route.

ART. 210. Les gardes-convois sont divisés en :

Chefs de convoi de première et de deuxième classe ;

Gardes-convoi id. id. ;

Gardes-frein.

ART. 211. Chaque garde-convoi est responsable du préjudice résultant de son incurie ou de son imprudence, du détournement et de la perte des fonds et objets confiés à sa garde ou soumis à sa surveillance, des avaries survenues à ces objets et généralement de tous les faits relatifs à l'exercice de ses fonctions.

ART. 212. Le chef de convoi ou le garde faisant fonctions de chef de convoi commande le convoi en marche. Il donne des ordres aux autres gardes et aux graisseurs.

Les machinistes et les chauffeurs sont placés sous son autorité pour tout ce qui concerne le service du convoi et des manœuvres

Il est personnellement responsable du service des agents placés sous ses ordres et surveille leur conduite.

Il tient la main à la bonne exécution des instructions et règlements. Il répond de la sécurité, de l'ordre et de la régularité de son convoi, ainsi que de tout accident, perte, avarie ou retard.

Il se conforme strictement aux instructions spéciales concernant les devoirs

qu'il a à remplir, depuis la remise du convoi qui lui est faite par le chef de la station de départ, jusqu'à la réception par le chef de la station d'arrivée.

Il veille à ce qu'il ne se commette par de fraude ou d'abus en ce qui concerne les transports gratuits.

Il est responsable de la conservation du matériel confié à sa surveillance.

CINQUIÈME SECTION. — DIRECTION DES POSTES.

§ 1^{er}. — Du directeur des postes.

ART. 213. Les attributions du directeur des postes sont :

Tout ce qui a rapport à la réception, le transport et la distribution des lettres, ouvrages périodiques, journaux, imprimés, livres, catalogues et prospectus, échantillons de marchandises, articles d'argent, ainsi que les colis en destination d'un bureau en dehors du chemin de fer ; — l'application des tarifs et la perception des taxes ; — l'exécution des conventions et traités avec les offices étrangers et autres correspondants ; — la rédaction et l'exécution des cahiers des charges des services par entreprises ; — l'ordre intérieur des bureaux de perception et de distribution ainsi que des bureaux ambulants et la distribution du travail ; — la répartition du personnel des bureaux ambulants ; — la direction et la surveillance des agents attachés à quelque titre que ce soit au service des postes ; — le matériel ; — les contraventions ; — les plaintes, les réclamations ; — les pertes et avaries ; — les enquêtes ; l'instruction des demandes et réclamations relatives aux franchises et contre-seings ; — la régularisation du service par estafettes ; — la surveillance des relais et des messageries ; — la vérification et le visa des pièces de dépenses, et en général tout ce qui intéresse le service des postes.

ART. 214. Il soumet au directeur général toute proposition intéressant le service des postes et notamment : les modifications à apporter à l'organisation de la marche des courriers et des services de transport de dépêches et paquets ; — la création et la suppression des correspondances de bureau à bureau ; — la création et la suppression des établissements de poste et de relai ; — la fixation des distances ; — la création et la suppression des services d'affluents.

Il prépare les cahiers des charges pour l'adjudication des services par entreprise et les arrêtés de concession de messageries.

ART. 215. En cas d'urgence, il prend telles mesures qu'il juge convenables, soit pour faire cesser des irrégularités, soit pour assurer le service, sauf à en rendre compte immédiatement au directeur général.

§ 2. — De l'inspecteur des postes.

ART. 216. Un inspecteur est attaché au service des postes.

Il est spécialement chargé de la surveillance du service en province.

Il remplace le directeur en cas d'absence ou d'empêchement.

ART. 217. L'inspecteur des postes reçoit ses ordres et ses instructions de tournée du directeur.

ART. 218. Il instruit toutes les plaintes contre les agents du service.

ART. 219. Sauf les cas d'urgence ou de délégation, l'inspecteur en tournée ou en mission ne donne pas d'ordres.

Lorsqu'il prend, ensuite de son initiative, des mesures extraordinaires, soit pour faire cesser des irrégularités, soit pour assurer le service, il en est responsable et en rend compte immédiatement au directeur.

ART. 220. L'inspecteur signale immédiatement au directeur toute irrégularité ou abus qu'il reconnaît dans ses tournées et prend ou provoque les mesures nécessaires pour les faire cesser.

Il est responsable de toute faute qu'il n'aurait point signalée ou réprimée.

§ 3. — Des contrôleurs des postes.

ART. 221. Indépendamment de leur concours aux travaux de l'administration centrale, les contrôleurs des postes ont la surveillance de toutes les parties de ce service dans les provinces.

ART. 222. Le contrôleur des postes veille à ce que le service des transports se fasse avec régularité. Il signale tout ce qu'il remarque de contraire à la célérité et à la sûreté du service de la part des courriers, messagers-piétons et entrepreneurs.

ART. 223. Il s'assure de l'exactitude des distributions à domicile et de la régularité de la levée des boîtes. Il examine si les percepteurs, distributeurs et facteurs remplissent leurs devoirs et se conforment aux instructions et aux règlements.

ART. 224. Il tient la main à l'exécution rigoureuse de toutes les mesures qui concernent l'ouverture et la clôture, l'ordre intérieur et la police des bureaux et à l'observation ponctuelle des règlements.

ART. 225. Il surveille tout le personnel attaché au service.

ART. 226. Il tient la main à ce qu'aucun facteur ou autre agent inférieur ne soit employé à des occupations de domesticité et à ce que les prescriptions concernant l'uniforme des courriers, facteurs et messagers-piétons soient observées.

ART. 227. Il surveille la conservation du matériel et l'emploi économique des imprimés.

ART. 228. Il est chargé de la surveillance du service de correspondance avec le chemin de fer. Il s'assure que les correspondants remplissent exactement les conditions des cahiers des charges et que le service se fait avec célérité et régularité.

ART. 229. Il surveille le service des relais et des messageries.

ART. 230. Indépendamment du devoir qui lui est imposé par l'art. 2 de la loi du 29 août 1790, il signale sur-le-champ, au directeur toute irrégularité grave et tout abus qu'il reconnaît dans le service et, en cas d'urgence, il prend provisoirement les mesures nécessaires pour les faire cesser.

ART. 231. Il veille à la répression du transport frauduleux des lettres.

ART. 232. Il procède à l'installation des percepteurs et distributeurs dans les provinces.

§ 4. — Des percepteurs.

ART. 233. Chaque bureau de perception est confié à un percepteur.

Le percepteur a sous ses ordres tous les agents attachés à son bureau.

Il exerce une surveillance immédiate sur les bureaux de distribution compris dans son arrondissement postal.

Les agents des bureaux de distribution lui sont subordonnés au même titre que ceux de sa perception.

ART. 234. Le percepteur répond de l'application et de la stricte exécution des lois, arrêtés, instructions et règlements.

Il est responsable du service et de la gestion financière des agents placés sous ses ordres.

ART. 235. Le percepteur est responsable de la conservation et du bon emploi du matériel fourni par l'État.

ART. 236. Le percepteur n'a de rapports directs avec les autorités et avec le public que pour les réclamations qui concernent le service de son bureau.

ART. 237. Le percepteur qui demande un congé propose l'agent qui doit le remplacer et répond de sa gestion.

§ 5. — Des distributeurs.

ART. 238. Chaque bureau de distribution est confié à un distributeur.

Le distributeur est sous l'autorité et la surveillance du percepteur dans l'arrondissement duquel se trouve son bureau.

Il lui rend compte de ses recettes.

ART. 239. Si un bureau de distribution est en relation directe avec plusieurs bureaux de perception, le distributeur est sous l'autorité de chacun des chefs respectifs de ces bureaux pour tout ce qui concerne les rapports de service qu'il a avec lui.

ART. 240. Sauf les cas exceptionnels, les ordres de l'administration sont transmis au distributeur par l'intermédiaire du percepteur.

ART. 241. Le distributeur commande aux facteurs ressortissant à son bureau.

Il est responsable de leur travail et surveille les recouvrements qu'ils opèrent.

ART. 242. Le distributeur ne peut correspondre directement, soit avec les autorités, soit avec le public, pour affaires de service.

ART. 243. Le distributeur qui demande un congé propose l'agent qui doit le remplacer et répond de sa gestion.

§ 6. — Des facteurs.

ART. 244. Les facteurs sont chargés, dans les ressorts qui leur sont assignés, de la distribution à domicile des lettres et autres objets transportés par la poste ainsi que de tout ce qui concerne le service matériel du bureau

Dans les communes rurales les facteurs sont chargés, en outre, de recevoir et de déposer au bureau dont ils dépendent, les lettres et autres objets à transporter par la poste.

Les facteurs sont subordonnés aux employés des bureaux auxquels il sont attachés.

ART. 245. Si l'importance d'un bureau l'exige, il pourra y avoir un facteur-chef.

SIXIÈME SECTION. — DIRECTION DES TÉLÉGRAPHES.

ART. 246. Le service des télégraphes est dirigé personnellement par le directeur général.

Un inspecteur est attaché à ce service.

§ 1^{er}. — De l'inspecteur des télégraphes.

ART. 247. Les attributions de l'inspecteur des télégraphes sont notamment : la

surveillance de l'entretien des lignes et des appareils télégraphiques; — la surveillance et l'instruction du personnel; — la direction et la police des bureaux; — la régularité de l'expédition des dépêches; — l'instruction des réclamations; — les enquêtes; — la vérification et le visa des pièces de dépenses.

ART. 248. L'inspecteur a sous ses ordres tous les employés attachés, à quelque titre que ce soit, au service de la télégraphie.

Il donne des ordres aux chefs de section et aux agents subalternes du service de la voie en ce qui concerne l'entretien et la surveillance des lignes télégraphiques.

ART. 249. En cas d'urgence, les chefs de section et les surveillants de la voie font exécuter les réparations nécessaires. A cet effet, ils se font délivrer, par les dépôts, sur des bons de commande, les objets dont ils ont besoin et font exécuter par les ateliers les travaux reconnus nécessaires.

ART. 250. L'inspecteur veille à ce qu'il y ait constamment sur les lignes des approvisionnements suffisants pour parer à toute éventualité.

ART. 251. Il fait les tournées nécessaires à son service.

ART. 252. Un sous-inspecteur est adjoint à l'inspecteur pour le seconder dans la surveillance du service.

§ 2. — Des agents préposés aux communications télégraphiques.

ART. 253. Les chefs de station ont la surveillance et la responsabilité du bureau télégraphique de leur station.

Toutefois, les opérations du bureau télégraphique de Bruxelles sont dirigées par un fonctionnaire spécial placé sous les ordres immédiats de l'inspecteur des télégraphes.

ART. 254. Des agents portant le titre de télégraphiste sont préposés aux travaux des bureaux télégraphiques partout où l'importance du service le réclame.

ART. 255. Les attributions des télégraphistes comprennent : l'acceptation des dépêches; — l'application et la perception des taxes; — la transmission des dépêches et les inscriptions correspondantes; — la réception des dépêches et leur remise aux destinataires; — les écritures y relatives; — l'entretien journalier des appareils, piles et accessoires.

Ils répondent de la prompte et fidèle transmission et réception des communications, ainsi que de la régularité des écritures.

TITRE II.

CHAPITRE UNIQUE.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

PREMIÈRE SECTION. — GRADES ET EMPLOIS.

ART. 256. La classification hiérarchique des emplois et grades ainsi que les traitements sont arrêtés comme il suit :

Numéro d'ordre HIÉRARCHIQUE.	GRADES ET EMPLOIS.	CLASSES.	TRAITEMENT	
			MINIMUM.	MAXIMUM.

ART. 257. Les titulaires des emplois compris sous un même numéro d'ordre dans le tableau ci-dessus ont le même rang hiérarchique.

ART. 258. Les fonctionnaires et employés sont subordonnés selon leur rang hiérarchique.

ART. 259. L'ancienneté et le classement dans chaque grade sont déterminés par la date de la nomination la plus récente.

En cas de nomination collective, le classement se fait d'après l'ancienneté antérieure.

ART. 260. Si les fonctionnaires et employés ont le même rang, la préséance et, le cas échéant, le commandement appartiennent :

a. Au plus ancien dans le grade ou la classe ;

b. Au plus ancien dans le service de l'État, si l'ancienneté dans le grade ou la classe est la même.

ART. 261. Il pourra être dérogé à l'article précédent pour des motifs de service.

ART. 262. Sont nommés, mis en non-activité et révoqués :

Par le Roi, les fonctionnaires et employés du grade de et au-dessus ;

Par le Ministre, les employés au-dessous du grade de

DEUXIÈME SECTION. — SUPPLÉMENTS DE TRAITEMENT. — FRAIS DE DÉPLACEMENT. — FRAIS DE LOYER ET DE RÉGIE. — INDEMNITÉS.

ART. 263. Lorsqu'un agent est désigné pour remplir les fonctions d'un grade supérieur, il lui est alloué, en sus de son traitement propre, la moitié de la différence entre ce traitement et celui affecté au grade dont il remplit l'intérim, si les émoluments attachés à l'emploi vacant sont restés disponibles.

Le surnuméraire chargé d'un intérim jouit de l'intégralité du traitement, lorsqu'il est disponible.

ART. 264. Les agents appelés à remplir, par intérim, hors de leur résidence ordinaire, des fonctions dont le traitement n'est pas disponible ou ne dépasse pas celui affecté à leur grade, touchent des indemnités de séjour, qui sont fixées par le Ministre, dans les limites de 2 à 5 francs par jour.

ART. 265. Un supplément de traitement qui, dans aucun cas, n'excède le tiers

de celui attaché à un emploi vacant, peut être alloué par le Ministre aux agents qu'il charge de gérer cet emploi indépendamment de celui dont ils sont titulaires.

ART. 266. Il est alloué aux fonctionnaires et employés désignés ci-après, une indemnité à titre de remboursement des frais de déplacements auxquels ils sont astreints par la nature de leurs fonctions.

Cette indemnité qui est liquidée trimestriellement dans la forme à déterminer par le Ministre, est fixée comme il suit :

DÉSIGNATION DES FONCTIONNAIRES.	MINIMUM du nombre de jours de tournée par an.	MAXIMUM annuel, quel que soit le nombre de jours d'absence exigé par le service.

ART. 267. Ces indemnités sont réduites, le cas échéant, au prorata du nombre de jours d'absence auxquels les titulaires ont été astreints.

ART. 268. L'absence hors de la résidence doit comporter au moins huit heures pour pouvoir être portée en compte comme séjour.

ART. 269. Le découcher compte pour un demi-séjour, lorsque l'absence est de 24 heures au moins.

ART. 270. Dans les maxima annuels, fixés ci-dessus, ne sont pas compris les frais du chef de déplacements extraordinaires. Ceux-ci sont réglés, pour tout le personnel de l'administration, par un tarif spécial.

ART. 271. Les déplacements extraordinaires sont ordonnés par le Ministre.

ART. 272. Lorsque, par suite de négligence ou d'irrégularités dans une gestion, le séjour d'un fonctionnaire est prolongé au delà des besoins ordinaires du service, les frais de séjour extraordinaire sont mis à la charge de l'agent en défaut et prélevés d'office sur son traitement.

ART. 273. Les chefs et gardes-convoi, astreints à découcher par suite de l'organisation des convois, jouissent d'une indemnité de un franc cinquante centimes par nuit passée hors de leur résidence.

ART. 274. Lorsque des fonctionnaires ne disposent pas d'un bâtiment appartenant à l'État, ou loué par lui, pour y placer leurs bureaux, une indemnité, à titre de frais de loyer, peut leur être allouée par le Ministre.

ART. 275. Le Ministre peut également allouer une indemnité pour frais de régie aux agents qui ne reçoivent pas leurs fournitures de bureau de l'administration centrale.

ART. 276. Les sommes éventuellement disponibles, sur les crédits pour personnel, peuvent être, en tout ou en partie, accordées par arrêté royal motivé :

a. Aux agents qui se sont distingués par des actes de probité, de courage, de zèle ou d'un dévouement extraordinaire, lorsqu'il n'est pas possible de leur accorder de l'avancement ;

b. Aux agents qui ont été astreints à un travail ou à un service extraordinaire ;

c. Aux agents qui, par suite de maladie, de malheurs de famille ou d'autres circonstances, se trouvent dans une position exceptionnelle.

ART. 277. Aucune mission à l'étranger ne peut avoir lieu sans l'autorisation expresse du Ministre.

ART. 278. Ne sont point considérés comme missions à l'étranger, les déplacements ordinaires que nécessitent les services internationaux.

TROISIÈME SECTION. — NOMINATIONS.

ART. 279. Pour être nommé à un emploi dans l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, il faut :

a. Être Belge ;

b. Être âgé de dix-huit ans au moins et de trente ans au plus ;

Néanmoins les gardes-convoi, les facteurs, les comptables, et, en général, tous les agents chargés de fonctions qui, par leur nature même, exigent que les titulaires soient majeurs, devront être âgés de vingt et un ans ;

c. Être en état de fournir le cautionnement exigé pour les fonctions de sous-comptable des deniers publics ;

Si le candidat a plus de dix-neuf ans, il doit, en outre, avoir satisfait aux lois sur la milice.

ART. 280. Sont choisis de préférence, savoir :

Les gardes-convoi, parmi les gardes-frein et les anciens militaires âgés de moins de trente ans, Belges ou naturalisés ;

Les officiers de police, parmi les anciens militaires âgés de moins de trente-cinq ans, Belges ou naturalisés.

ART. 281. Des surnuméraires peuvent être attachés à l'administration.

Leur nombre ne pourra excéder, savoir :

Pour le service général et le service de contrôle.

Pour la direction de.

Pour la direction de.

etc., etc.

Par dérogation au paragraphe *b* de l'art. 279, nul ne peut être nommé surnuméraire s'il est âgé de plus de vingt-quatre ans accomplis.

ART. 282. Le Ministre détermine par un arrêté réglementaire :

1°. Quels sont les candidats qui doivent subir un examen avant leur nomination ;

2°. Le programme des connaissances exigées ;

3°. Quels sont les fonctionnaires qui composent les commissions d'examen ;

4°. Les mesures d'exécution relatives aux examens.

ART. 283. Les élèves de l'école du génie civil déclarés admissibles à l'un des

emplois de sous-ingénieur ou de conducteur des ponts et chaussées qui se présenteront dans les deux années à partir de la date de leur diplôme, pourront concourir, sans examen, savoir :

Les premiers, jusqu'au grade de chef de section et commis-chef inclusivement ;

Les seconds, jusqu'au grade de commis de première classe ;

Les deux tiers des emplois jusqu'à ces grades, vacants dans les bureaux des services techniques, leur sont réservés.

QUATRIÈME SECTION. — CADRE DU PERSONNEL.

ART. 284. Le cadre des fonctionnaires et employés de l'administration est divisé en trois sections, savoir :

Section d'activité,

Section de disponibilité,

Section de non-activité.

ART. 285. La *section d'activité* comprend les agents dont les services sont utilisés dans l'une des branches de l'administration.

ART. 286. La *section de disponibilité* comprend :

a. Les fonctionnaires et employés hors d'état de remplir leurs fonctions, par suite de maladies ou d'infirmités temporaires ;

b. Ceux dont les fonctions viendraient à être supprimées ou réunies à un autre service ;

c. Ceux qui obtiendraient un congé à long terme, en vertu d'une autorisation royale.

ART. 287. Les fonctionnaires et employés appartenant à la section de disponibilité, conservent, dans cette position, le rang d'avancement qu'ils occupaient au moment où ils ont cessé leurs fonctions.

Cette disposition n'est pas applicable aux fonctionnaires en congé.

ART. 288. Lorsque des vacances d'emploi se présentent dans la section d'activité, elles sont remplies, en général, par les agents en disponibilité, en prenant pour règle l'ancienneté combinée avec l'aptitude spéciale que comporte la position vacante.

ART. 289. Les fonctionnaires et employés formant la section de disponibilité, jouissent d'un traitement d'attente fixé comme suit ;

a. Pour ceux ayant dix ans ou moins de service, la moitié du traitement attaché à leur emploi ;

b. Pour ceux ayant plus de dix ans de service, les deux tiers du traitement attaché à leur emploi.

Cette disposition n'est pas applicable aux agents en disponibilité par suite de congé.

ART. 290. Sont placés dans la *section de non-activité* :

a. Les fonctionnaires et employés suspendus de leurs fonctions, par mesure disciplinaire, pour une période de plus de six mois ;

b. Ceux qui ne rendent pas les services que l'administration est en droit d'exiger de ses agents.

ART. 291. Il peut leur être accordé une partie de traitement qui, dans aucun cas, n'excède la moitié du traitement attaché à leur emploi.

ART. 292. La mise en non-activité est prononcée pour le terme de deux années au plus.

ART. 293. Il est permis de déroger aux deux articles qui précèdent en faveur des agents mis en non-activité ou en disponibilité, par mesure générale, antérieurement au présent arrêté.

ART. 294. A l'expiration du terme pour lequel le fonctionnaire ou l'employé a été placé dans cette position, il peut être démissionné ou replacé dans la section d'activité sans égard à la position ni au grade qu'il occupait précédemment.

CINQUIÈME SECTION. — PROMOTIONS.

ART. 295. Nul n'est promu à un grade plus élevé, s'il n'a servi au moins deux ans, comme titulaire du grade immédiatement inférieur.

De même nul n'obtient une augmentation de traitement avant deux ans de jouissance du traitement actuel, s'il est supérieur à 1,200 francs.

ART. 296. En principe, l'avancement est accordé à l'ancienneté dans le grade actuel combinée avec le mérite, le zèle et la bonne conduite.

ART. 297. Les promotions ne s'accordent que dans la limite des crédits alloués par la Législature, des vacances d'emploi, des besoins du service et du traitement affecté à chaque grade ou classe.

ART. 298. Les dispositions de l'art. 282, concernant les examens qui précèdent les nominations, sont applicables aux promotions.

ART. 299. Il pourra être dérogé aux règles qui précèdent pour les nominations et promotions si l'intérêt de l'administration l'exige ou s'il s'agit de récompenser des services dont l'importance est constatée ou d'utiliser ceux de personnes qui ont donné des preuves d'une capacité extraordinaire.

Dans ce cas, la nomination ou la promotion fait l'objet d'un arrêté spécial motivé.

ART. 300. Les sous-ingénieurs et conducteurs honoraires des ponts et chaussées, admis dans l'administration, ne sont pas soumis aux règles de l'avancement aussi longtemps qu'ils n'ont pas obtenu une position équivalente à celle que porte leur diplôme.

ART. 301. Il est dressé annuellement une feuille de signalement par agent.

Ces feuilles ont pour objet principal de renseigner l'administration sur le mérite, le zèle et la conduite du personnel. Elles sont visées hiérarchiquement et servent de base au classement du personnel et aux décisions à prendre.

ART. 302. Tout signalement, qui aurait pour résultat d'induire l'administration en erreur sur le compte d'un agent, donne lieu à la mise en non-activité ou à la révocation du fonctionnaire qui l'a formulé.

SIXIÈME SECTION. — MESURES DISCIPLINAIRES.

ART. 303. Les mesures disciplinaires sont :

- La réprimande,
- La privation de traitement,
- La suspension,
- La non-activité,

La dégradation ,

La révocation.

ART. 304. La réprimande est prononcée, savoir :

Par le Ministre, pour les fonctionnaires du grade de directeur et au-dessus ;

Par le directeur général pour les fonctionnaires et employés au-dessus du grade de..... ;

Par les directeurs respectifs pour les employés de ce grade et au-dessous.

ART. 305. La privation de traitement pour plus d'un mois à charge des fonctionnaires ou employés nommés par le Roi et leur mise en non-activité pour plus d'un an, sont prononcées par arrêté royal. Les autres le sont par le Ministre.

ART. 306. Toute suspension entraîne la privation de traitement.

ART. 307. La mise en non-activité, la dégradation et la révocation sont prononcées conformément à l'art. 262.

ART. 308. Aucune peine disciplinaire ne sera infligée avant que le fonctionnaire ou l'employé inculpé n'ait été entendu dans ses moyens de justification.

ART. 309. Les peines disciplinaires peuvent être infligées, suivant la gravité des faits, avec ou sans mise à l'ordre du jour.

ART. 310. Les peines disciplinaires sont consignées à l'état de service de l'agent qu'elles atteignent.

Cette mention peut être rayée par décision motivée du Ministre, à raison de bons services ultérieurs.

ART. 311. Peut être révoqué tout fonctionnaire ou employé qui, pendant l'espace d'une année, a encouru trois punitions avec mise à l'ordre du jour.

SEPTIÈME SECTION. — RÉPARTITION DU PERSONNEL. — ABSENCES. — CONGÉS. — MISSIONS.

ART. 312. Le Ministre répartit le personnel entre les différentes branches du service.

Il pourvoit à l'intérim des emplois vacants.

ART. 313. En cas d'urgence, le directeur général pourvoit provisoirement aux emplois vacants et en informe sur-le-champ le Ministre.

ART. 314. Sans préjudice aux dispositions en vigueur sur les privations de traitement pour congés d'absence, les congés sont accordés, savoir :

Par le Roi, pour les fonctionnaires et employés nommés par arrêté royal, si le congé est d'un an ou plus ;

Par le Ministre, pour le directeur général et les directeurs, et si le congé est de plus d'un mois mais de moins d'un an, pour tous les fonctionnaires et employés ;

Par le directeur général pour les autres congés.

Toutefois, les directeurs pourront accorder des congés de deux jours et moins aux employés de leurs services respectifs, sauf à en informer sur-le-champ le directeur général.

HUITIÈME SECTION. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 315. Avant d'entrer en exercice, les fonctionnaires et employés prêtent le serment prescrit par le décret du Congrès national du 20 juillet 1831.

ART. 316. La prestation de serment a lieu :

Entre les mains du Ministre, pour le directeur général, les directeurs et les inspecteurs ;

Entre les mains du secrétaire général, pour les autres fonctionnaires et employés.

Toutefois, le Ministre peut déléguer un autre fonctionnaire pour recevoir le serment des agents dans les provinces.

ART. 317. Les agents astreints à verser un cautionnement, ne sont installés qu'après l'accomplissement de cette obligation.

ART. 318. Les emplois soumis à un cautionnement sont désignés par arrêté royal.

ART. 319. Le Ministre fixe le chiffre des cautionnements.

ART. 320. Les fonctionnaires et employés ne peuvent, sans une autorisation du Ministre, gérer un autre emploi salarié par l'État, la province ou la commune ; accepter un mandat électif ; exercer une profession lucrative ; faire par eux-mêmes, par leur épouse, leurs enfants ou toute autre personne interposée, aucune espèce de commerce, ni participer à la direction ou à l'administration d'aucune espèce de société ou d'établissement industriel ou commercial.

ART. 321. Tout fonctionnaire et employé est tenu de résider dans la localité qui lui est assignée.

ART. 322. Le Ministre détermine les cas où les fonctionnaires et employés doivent être en uniforme.

ART. 323. Le Ministre arrêtera les règlements pour les divers services d'après les principes du présent arrêté.

ART. 324. Sont maintenues les dispositions actuellement en vigueur auxquelles il n'est pas dérogé par le présent arrêté.

N° 94.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 8 octobre 1855.

Ordre du jour : *Modifications à la répartition de la partie disponible des crédits de 4,880,000 francs et de 9 millions de francs.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{3}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a transmis au comité, pour examen et avis :

- 1°. Une proposition pour l'agrandissement des hangars à voitures à Bruges ;
- 2°. Les plans d'ensemble de la station de Dolhain ;
- 3°. Les projets de bâtiment des recettes et de hangar aux marchandises à construire à la station de Gosselies ;
- 4°. Les projets du bâtiment à construire à la halte de Capelle.

Le sous-comité nomme M. Nerenburger rapporteur pour la première de ces communications, M. Spitaels pour la deuxième et M. de Brouwer de Hogendorp pour les troisième et quatrième.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne lecture de la lettre par laquelle il a transmis le projet d'organisation à M. le Ministre.

Il est entendu que cette lettre sera jointe au procès-verbal de la prochaine séance du comité général.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP en rappelant au sous-comité que la convention douanière qui règle nos rapports avec la Prusse a été dénoncée, explique que le gouvernement prussien reproche au chemin de fer d'importer des marchandises au moyen de wagons bâchés de telle manière que des fraudes peuvent se commettre facilement, et se propose, en conséquence, d'exiger qu'à l'avenir on fasse usage de wagons fermés pour les transports internationaux.

L'honorable membre exprime l'opinion que le moment serait très-bien choisi pour demander aux Chambres un crédit spécial qui serait destiné à la construction d'un certain nombre de wagons de cette espèce dont il fait d'ailleurs ressortir les avantages au point de vue du service et de l'économie.

Il ajoute que l'on pourrait aussi comprendre dans ce crédit les fonds nécessaires à l'augmentation du matériel pour le transport des voyageurs.

Il est persuadé que la présentation de ce crédit serait fort bien accueillie par la Législature.

M. de Brouwer de Hogendorp pense que si le Gouvernement se décidait à la faire dès la rentrée des Chambres, on pourrait modifier la répartition arrêtée pour la partie disponible du crédit de 9 millions de francs en donnant une autre destination aux fonds réservés pour la construction d'un certain nombre de diligences, de chars-à-bancs, de wagons, etc., et il fait observer que cela serait d'autant plus désirable qu'aucune dépense n'avait été prévue par l'ancien conseil consultatif, pour l'extension de cette partie du matériel roulant, dans le travail qui a servi de base à la demande du crédit de 9 millions de francs.

M. de Brouwer de Hogendorp soumet donc une proposition tendante à apporter diverses modifications à la répartition des parties disponibles des crédits de 4,880,000 francs et de 9 millions de francs admise antérieurement par le sous-comité, et à arrêter l'emploi de la somme de 350,000 francs devenue disponible par l'ajournement de certains travaux, conformément aux indications du tableau ci-après :

Répartition arrêtée ensuite des propositions du sous-comité des travaux et constructions (1).

	LOI DU 25 AVRIL 1853. (Crédit de 4,880,000 francs)	LOI DU 24 MAI 1854. (Crédit de 9 millions)	TOTAUX.
	Reste à engager : fr. 960,885-87.	Partie disponible pour 1858 et 1857 : 4,500,000 francs.	
Commandes, en Belgique, de locomotives à payer en 1856 et 1857	»	1,097,000 »	1,097,000 »
Id. en Angleterre.	»	500,000 »	500,000 »
Outillage. — Installation à Malines . .	»	60,000 »	60,000 »
Grandes réparations au matériel. . . .	»	500,000 »	500,000 »
20 diligences neuves	»	160,000 »	160,000 »
30 chars-à-bancs	»	165,000 »	165,000 »
30 wagons à voyageurs	»	135,000 »	135,000 »
10 wagons à bagages	»	45,000 »	45,000 »
30 wagons (transport en douane) . . .	»	180,000 »	180,000 »
Commande de bâches (restant du 4° de la loi du 25 avril 1853).	15,702 70	»	15,702 70
Éclisses aux rails	»	50,000 »	50,000 »
Malines (arsenal, ateliers, etc.)	75,000 »	100,000 »	175,000 »
Id. (bâtiment des marchandises). . . .	»	20,000 »	20,000 »
Anvers	265,000 »	485,000 »	750,000 »
Charleroy.	100,000 »	20,000 »	120,000 »
Bruges	45,000 »	»	45,000 »
Gand	160,000 »	60,000 »	220,000 »
Quiévrain.	150,000 »	65,000 »	195,000 »
Courtrai	»	70,000 »	70,000 »
Tournai	»	40,000 »	40,000 »
Jurbise	»	20,000 »	20,000 »
Gosselies	21,000 »	50,000 »	51,000 »
Moustier	5,000 »	8,000 »	11,000 »
Ostende	17,000 »	»	17,000 »
Bruxelles (Nord)	100,000 »	80,000 »	180,000 »
Capelle	»	14,000 »	14,000 »
Templeuve	10,000 »	»	10,000 »
A reporter fr.	941,702 70	5,684,000 »	4,625,702 70

(1) Voir les procès-verbaux nos 52 et 53, pp. 262 et 284.

	LOI DU 25 AVRIL 1853. (Crédit de 4,880,000 francs)	LOI DU 21 MAI 1854. (Crédit de 9 millions)	TOTAUX.
	Reste à engager : fr. 960,885-87.	Partie disponible pour 1856 et 1857 : 4,500,000 francs.	
Report fr.	941,702 70	3,684,000 »	4,625,702 70
Lembecq	»	10,000 »	10,000 »
Verviers	»	50,000 »	50,000 »
Dolhain	»	40,000 »	40,000 »
Mouscron	»	40,000 »	40,000 »
Bruxelles (Midi)	»	250,000 »	250,000 »
Stations diverses. — Imprévus	16,151 84	86,000 »	102,151 84
Routes. — Travaux d'achèvement de mai- sons et loges de garde (restant dispo- nible du 5° de la loi du 25 avril 1853).	5,051 55	»	5,051 55
Somme dont l'emploi reste à déterminer.	»	550,000 »	550,000 »
TOTAUX fr.	960,885 87	4,500,000 »	5,460,885 87

Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp.

1°. Modifications à la répartition indiquée ci-dessus.

A retrancher :

STATIONS.	
Ostende fr.	17,000
Verviers	40,000
Bruxelles (Midi)	250,000
MATÉRIEL.	
20 diligences	160,000
30 chars-à-bancs	165,000
30 wagons	135,000
10 wagons-bagages	45,000
50 wag. (transp. en douane).	180,000
Total fr.	972,000

A ajouter :

STATIONS.	
Liège	500,000
Dolhain	25,000
Harlebecq	17,000
MATÉRIEL.	
2 locomotives pour le ser- vice des plans inclinés	140,000
7 locomotives pour le ser- vice des trains express	490,000
Total égal fr.	972,000

2°. Emploi de la somme de 550,000 francs restant disponible.

Payement de la seconde locomotive Wilson et de celle achetée à	
MM. Zaman et Compagnie fr.	140,000
Supplément de crédit pour les travaux de la station de Courtrai	50,000
Id. id. de l'arsenal de Malines	180,000
Total fr.	550,000

M. de Brouwer de Hogendorp entre dans quelques développements pour justifier sa proposition. Il insiste notamment sur l'urgence d'exécuter certains travaux à la station des Guillemins à Liège, de modifier la station de Dolhain pour laquelle il n'a été réservé qu'une somme insuffisante, de construire un bâtiment à Harlebeke, etc. Il fait voir aussi l'utilité que présenterait un certain nombre de locomotives spéciales pour la traction, les unes des convois express, les autres des convois de voyageurs sur les plans inclinés de Liège. Il termine en priant le sous-comité de vouloir bien examiner cette proposition.

M. QUOILIN n'a pas sous les yeux la dépêche par laquelle le Gouvernement prussien a dénoncé la convention douanière, mais il croit cependant que le motif indiqué par M. de Brouwer de Hogendorp n'est pas le seul qui l'ait porté à recourir à cette mesure ; que s'il est bien informé, la Prusse a voulu dénoncer cette convention, d'une manière absolue, parce qu'elle s'écarte des principes généraux de son administration des douanes.

Il pense qu'il serait utile de demander communication de cette dépêche.

M. SPITAELS demande, avant de se prononcer sur la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, quelques éclaircissements sur la possibilité d'ajourner certaines dépenses pour lesquelles des sommes avaient été prévues dans la répartition admise par le sous-comité : il cite les commandes de matériel de transport et l'acquisition de terrains pour l'établissement de la station du Midi, à Bruxelles.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond, en ce qui concerne le matériel roulant, qu'il est incontestable que ce matériel est insuffisant et qu'il faudra bien que la Législature accorde les fonds nécessaires pour l'augmenter immédiatement. Il fait remarquer qu'au moyen des commandes faites, le matériel de traction se trouvera dans une situation assez satisfaisante et il demande s'il ne vaudrait pas mieux employer l'argent disponible à le compléter tout à fait, plutôt que de le consacrer à des dépenses pour lesquelles le crédit de 9 millions n'a pas été voté, telles que l'achat de voitures pour le transport de voyageurs.

Quant aux 250,000 francs réservés pour la station du Midi, M. de Brouwer de Hogendorp pense que M. le Ministre n'étant pas disposé à autoriser l'achat des terrains nécessaires à l'établissement de cette station en dehors des boulevards, il est désirable de donner à la plus grande partie de cette somme une autre destination.

M. MASUI n'a aucune objection à présenter contre la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, s'il est entendu que l'ajournement des dépenses à faire pour l'extension du matériel n'est que de courte durée.

Il pense, toutefois, que la somme de 20,000 francs seulement, que M. de Brouwer de Hogendorp propose d'affecter à la station du Midi sera insuffisante pour l'achat des terrains nécessaires à l'établissement, en dehors des boulevards, des voies que réclament les manœuvres des trains de marchandises.

Après quelques observations, présentées par plusieurs membres, le sous-comité charge M. Masui de lui faire un rapport sur la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp et en renvoie la discussion à la prochaine séance.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande à M. Masui ce qui a été fait concernant les essais des divers systèmes de fours à coke.

M. MASUI donne, à cet égard, quelques renseignements. Il en résulte que cette

affaire qui a subi des lenteurs à cause des arrangements à prendre avec les inventeurs, est en voie d'exécution.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande également si le marteau pilon dont le placement immédiat à l'arsenal de Malines avait été proposé, sera bientôt établi.

M. MASUI répond que des mesures sont prises pour qu'il soit installé dans un bref délai.

M. SPITAELS prie M. Masui de faire connaître au sous-comité le prix de revient du coke et du charbon achetés en Angleterre pour compte de l'administration.

M. MASUI procurera ce renseignement à la prochaine séance.

M. Masui communique au sous-comité les projets du hangar à marchandises à construire sur le terrain du canal de l'Ancre, à Anvers.

Le sous-comité charge M. de Brouwer de Hogendorp de les examiner et de lui en faire rapport dans une prochaine séance.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

B^{ON} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 95.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 9 octobre 1855.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, QUOILIN, SPITAELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a transmis au comité, pour examen et avis, un projet de règlement spécial sur la comptabilité des matières de consommation et de transformation appartenant aux chemins de fer et aux télégraphes de l'État.

Des membres échangent quelques observations sur l'importance de cet objet qui se rattache à l'organisation de l'administration même et à la simplification des écritures dont les modèles ont été communiqués au comité.

Le sous-comité renvoie l'examen de ce projet de règlement à une commission composée de MM. de Brouwer de Hogendorp, Quoilin et Spitaels.

M. LE PRÉSIDENT demande où en est le projet de réorganisation.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que M. le Ministre n'a pas encore informé le comité s'il accepte le projet qui lui a été transmis le 11 septembre dernier. Il fait ressortir combien il importe que M. le Ministre fasse connaître ses intentions, à cet égard, afin que le comité puisse compléter son travail qui, jusqu'à présent, ne fait que consacrer les bases de l'organisation, et s'occuper aussi le plus tôt possible du budget.

Il est entendu que le comité se réunira prochainement en comité général pour examiner ce qu'il y a lieu de faire à ce sujet.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP signale plusieurs affaires sur lesquelles le comité s'est prononcé et qui sont restées jusqu'à présent sans suite; il cite notamment les modifications à apporter au tarif des marchandises et les mesures à prendre pour l'établissement de relations directes entre le chemin de fer de l'État et les chemins de fer allemands.

Il engage le sous-comité à émettre le vœu que l'on donne suite aux propositions faites à cet égard par le comité.

M. de Brouwer de Hogendorp demande, en outre, que le sous-comité prie M. le Ministre de saisir, le plus tôt possible, le comité, de l'examen du projet de budget rectifié pour 1856.

M. QUOILIN appuie ces propositions, mais il fait remarquer que c'est au comité général à appeler l'attention de M. le Ministre sur ces points et qu'il faudra les reproduire dans la séance qui aura lieu prochainement.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP considère qu'au moment où le Gouvernement recherche tous les moyens possibles pour rendre la situation de la classe ouvrière moins douloureuse, pendant la cherté des vivres, il serait utile que le comité signalât au Ministre les avantages que trouveraient les ouvriers du chemin de fer, à Malines, par exemple, où ils sont réunis en grand nombre, dans l'institution d'une caisse, servant à l'achat des objets de première nécessité qui leur seraient livrés au prix coûtant.

Il fait connaître que des caisses analogues existent dans la plupart des administrations des chemins de fer anglais et dans beaucoup d'établissements industriels.

M. SPITAEELS croit, avec M. de Brouwer de Hogendorp, qu'une caisse de ce genre serait fort utile aux ouvriers et pourrait être établie moyennant une faible avance de la part du Gouvernement.

M. QUOILIN adopte la pensée de M. de Brouwer de Hogendorp, mais il pense que, pour que le comité puisse émettre une opinion à cet égard, il est nécessaire qu'il lui soit fait un rapport détaillé sur cette question.

Le sous-comité partageant cette manière de voir, prie M. de Brouwer de Hogendorp de vouloir bien lui présenter un rapport à cet égard dans une prochaine séance.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP soumet au sous-comité le modèle d'un tableau admis par la Compagnie du Great Northern railway où l'on réunit tous les renseignements concernant le coût des machines locomotives, leur consommation,

leur travail, les réparations qu'elles exigent, etc. Il fait voir que de cette manière on parvient à comparer très-bien les divers systèmes de machines. Il pense que l'adoption de tableaux de ce genre pour les nouvelles machines du chemin de fer de l'État, serait fort utile à moins que l'administration n'ait déjà quelque chose d'analogue.

L'honorable membre propose donc au sous-comité de communiquer ce tableau à l'administration, en lui demandant si elle a un modèle analogue et, dans la négative, s'il ne conviendrait pas de l'admettre au chemin de fer de l'État au moins pour toutes les machines nouvelles.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 4 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE MAN D'ATTENRODE.

N° 96.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 15 octobre 1855.

Ordre du jour : *Examen de la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp relative à diverses modifications à apporter à la répartition, admise par le sous-comité, des parties disponibles des crédits de 4 millions 880 mille francs et de 9 millions de francs.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode, en l'absence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

MM. de Lannoy et Masui ont informé le sous-comité qu'ils ne pourront pas assister à la séance.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Ministre a transmis au comité, pour examen et avis, des requêtes des sieurs Fabry et Pire, demandant que leurs systèmes de fours à coke soient admis aux essais à faire à la station de Malines.

M. SPITAELS est nommé rapporteur.

Le secrétaire informe le sous-comité que M. Masui, rapporteur sur la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp concernant diverses modifications à apporter à la réparation arrêtée antérieurement pour les parties disponibles des crédits de 4,880,000 francs et de 9,000,000 de francs, l'a chargé de déclarer, en son nom, qu'il y adhérerait avec la réserve, toutefois, que des fonds seraient demandés à la Chambre, dès sa rentrée, pour l'extension du matériel roulant du chemin de fer de l'État.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP entre dans quelques développements à l'appui de sa proposition.

Il justifie les diverses suppressions qu'elle comporte, par les considérations suivantes :

Station d'Ostende. — Il avait été réservé 17,000 francs pour l'agrandissement du hangar aux voitures. Il est certain que ce hangar n'est pas assez vaste. Cependant la station d'Ostende, prise dans son ensemble, est déjà dans une situation assez satisfaisante ; il n'est pas nécessaire de faire ce travail immédiatement et il est préférable d'affecter cette somme de 17,000 francs à des ouvrages plus indispensables.

Station de Verviers. — Une somme de 30,000 francs était destinée à l'agrandissement de la partie couverte de la station. Ce travail ne présente pas non plus un caractère d'urgence. La seule partie de la station demandant à être améliorée immédiatement, et qui, à cause de sa situation actuelle, a donné lieu à des réclamations auprès du Ministre, c'est le passage à niveau sur les voies, pour les voyageurs, entre le bureau des recettes et le bâtiment des salles d'attente.

M. de Brouwer de Hogendorp a visité récemment la station de Verviers avec M. Masui ; il a examiné avec lui les projets qui ont été mis en avant pour remédier à l'état des choses dont on se plaint ; il a pu se convaincre que ces projets sont irréalisables, ou tout au moins, que leur exécution donnerait lieu à une dépense très-élevée ; que la seule chose qu'il y ait à faire, c'est d'améliorer le passage précité et de le couvrir par une galerie qui abrite les voyageurs et ne leur laisse aucune incertitude sur le chemin qu'ils ont à suivre.

En supprimant 40,000 francs des 30,000 francs prévus pour Verviers, il restera une somme de 10,000 francs qui sera amplement suffisante pour l'exécution de ce travail d'amélioration.

Station du Midi, à Bruxelles. — Il n'entre pas dans les intentions de M. le Ministre d'approuver les arrangements pris pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de cette station en dehors des boulevards. Il convient donc, pour ne pas laisser sans emploi la somme qui y était destinée, de l'affecter à d'autres travaux.

Toutefois, il y aura quelque chose à faire à l'extérieur, dans le but de faciliter la manœuvre des trains de marchandises à la station du Midi ; mais ce travail ne sera pas important. Il est à remarquer, en effet, que dans peu de jours les transports de la France vers l'Allemagne et vice versa qui donnent principalement lieu à la décomposition et à la recomposition des convois, seront dirigés désormais par Erquelines, Charleroy et Liège, et qu'ainsi la station du Midi n'aura plus une grande partie du mouvement qui s'y opère aujourd'hui ; que, d'un autre côté, si l'on organisait, sur la ligne du Midi, des trains spéciaux avec

les wagons à diriger vers les stations situées au delà de Bruxelles, on pourrait y diminuer encore de beaucoup les manœuvres.

Une somme de 20,000 francs sera suffisante pour l'amélioration de cette partie du service dans les limites de ce qui est réellement nécessaire et l'on pourra ainsi disposer de 230,000 francs pour l'exécution d'autres ouvrages.

Matériel, diligences. — Dans la répartition de la partie disponible du crédit de 9 millions, le sous-comité a réservé 160,000 francs pour la construction de vingt diligences. On doit reconnaître que ces voitures sont nécessaires au service, mais il semble préférable de ne pas imputer cette dépense sur le crédit de 9 millions. L'ancien conseil consultatif n'a rien prévu, en effet, pour l'extension du matériel des voyageurs ni dans la somme de 23 millions à laquelle il a évalué les travaux restant à faire pour l'achèvement des chemins de fer de l'État; ni dans le crédit de 12 millions (devenu celui de 9 millions) représentant le montant des ouvrages qu'il a considérés comme urgents. Il conviendrait de la comprendre dans le nouveau crédit que le Gouvernement se décidera probablement à demander immédiatement aux Chambres pour l'extension d'autres parties du matériel roulant.

Chars-à-bancs et wagons. — La même observation s'applique aux trente chars à banes et aux trente wagons dont la construction a été prévue en même temps, d'autant plus que le nombre des voitures de ces deux classes dont le service dispose étant proportionnellement plus grand que celui des diligences, il paraît moins urgent de l'augmenter.

Wagons à bagages. — Une proposition concernant la construction d'un certain nombre de wagons à frein, a fait l'objet d'un rapport que M. de Brouwer de Hogendorp a présenté, il y a quelque temps, au sous-comité. Il a fait valoir alors que l'acquisition de ce matériel, destiné en partie à remplacer des wagons hors d'usage, devait, dans une certaine proportion, être imputée sur le fonds de renouvellement; il persiste à croire que l'on ne peut porter en compte, au fonds de construction, que l'achat des wagons nécessaires pour faire face à des besoins nouveaux résultant de l'ouverture de lignes nouvelles, telles que celles de Dendre-Waes; or, de même que pour les voitures à voyageurs, aucune dépense n'ayant été prévue pour cet objet, au crédit de 9,000,000 de francs, il y a lieu de demander à la Législature un crédit pour l'extension de cette partie du matériel.

50 wagons pour les transports en douane. — Un nombre bien plus considérable de wagons de cette espèce sera nécessaire par suite du nouveau régime douanier dans lequel le gouvernement prussien veut entrer. Il a été reconnu dans une séance précédente, que l'on devra demander immédiatement des fonds pour la construction de ces wagons qui seront du reste très-favorables au service, sous tous les rapports. Il n'y a donc pas lieu d'imputer la construction de ces cinquante wagons sur le crédit de 9,000,000.

M. de Brouwer de Hogendorp, arrivant aux ouvrages qu'il propose de faire, au moyen tant des sommes rendues disponibles par la suppression de ceux qu'il vient d'énumérer que de celle de 350,000 francs dont l'emploi restait à déterminer, donne à cet égard les explications suivantes :

Station de Liège. — 300,000 francs.— Cette somme serait consacrée à la construction d'un bâtiment des recettes et d'un hangar à marchandises, à la station des Guillemins. A la vérité, le conseil consultatif n'avait pas compris ce bâtiment des

recettes dans son relevé de 12,000,000 de francs. Il n'avait pas eu pouvoir le faire à cause de l'incertitude qui régnait alors sur le maintien de la station de Liège à son emplacement actuel : la ville de Liège voulait, en effet, une station intérieure. Cependant il faut bien reconnaître que si l'on y construisait un jour une gare intérieure, cette gare ne pourrait être desservie qu'au moyen d'un embranchement spécial qui la mettrait en rapport avec la ligne principale, à la station des Guillemins, et que, dans tout état de choses, il faudra donc établir dans celle-ci, un bâtiment pour le service des voyageurs.

D'un autre côté, il est indispensable d'améliorer la situation de la station des Guillemins trop encombrée aujourd'hui et, par suite, très-dangereuse ; un accident récent, arrivé aux plans inclinés, qui aurait pu avoir des suites plus graves, l'a suffisamment démontré. Or, on ne peut améliorer cette station qu'en démolissant le bâtiment actuel des recettes, qui est en mauvais état, et en construisant un nouveau.

Quant au hangar à marchandises proposé, il y a urgence de le construire, car ceux dont on se sert aujourd'hui, ne subsisteront plus longtemps.

Dolhain. — 25,000 francs. — Dans une visite des lieux, le conseil consultatif a décidé qu'il indiquerait parmi les travaux les plus urgents, l'amélioration de la station de Dolhain qui, dans son état actuel, présente des dangers réels à l'exploitation. Le sous-comité a maintenu, dans sa répartition, une somme de 40,000 francs destinée à l'exécution d'ouvrages de remblai, à la construction de perrés de soutènement, etc., mais il est à remarquer que la station de Dolhain manque absolument de locaux. La somme de 25,000 francs que M. de Brouwer de Hogendorp propose d'ajouter à celle de 40,000 francs, servirait à couvrir la dépense d'établissement d'un bâtiment de recettes et d'un bâtiment pour le service de la douane.

Harlebeke. — 17,000 francs. — Cette station quoique assez importante n'a qu'un bureau en planches, tout à fait insuffisant pour le service et d'ailleurs en très-mauvais état. Il est nécessaire d'y construire un bâtiment définitif et d'y effectuer quelques travaux d'appropriation. Cette somme de 17,000 francs y serait consacrée.

Matériel. — *Deux locomotives pour le service des plans inclinés :* 140,000 francs. — Lorsque l'administration s'est prononcée pour le maintien des machines fixes des plans inclinés à Liège, malgré les nombreux inconvénients que ce mode d'exploitation présente, elle a décidé en même temps, afin de diminuer la consommation de l'eau qui fait défaut au Haut-Pré, que ces machines établies à basse pression seraient transformées en machines à moyenne pression sans condensation. Cependant, on est encore loin d'être assuré d'avoir de l'eau en quantité suffisante ; il est à craindre même, (le sol étant miné à cet endroit sur une grande étendue), que les travaux que l'on fait maintenant pour s'en procurer ne soient infructueux. Il est donc probable que l'on sera forcé de substituer des machines locomotives aux machines fixes. Il est prouvé aujourd'hui, par les nombreux essais que l'on a faits à cet égard, que les machines locomotives peuvent très-bien gravir des rampes de 0,28 et 0,29 telles que celles des plans inclinés de Liège. Les locomotives offrent d'ailleurs de grands avantages sur les machines fixes ; leur service est plus régulier, plus rapide et plus économique. L'administration reconnaît elle-même aujourd'hui qu'il serait désirable que la traction des convois de voyageurs se fit, sur les plans inclinés, au moyen de locomotives.

Les deux machines que M. de Brouwer de Hogendorp propose de faire construire auraient cette destination ; les trains de voyageurs seraient remorqués au moyen de locomotives, les convois de marchandises continueraient à être élevés par les machines fixes.

Sept locomotives pour le service des trains express. — Tous les chemins de fer ont des locomotives spéciales pour la traction des trains express. Le chemin de fer de l'État seul fait exception.

Cependant, en faisant marcher à une vitesse de 65 à 70 kilomètres à l'heure des machines qui n'ont été construites que pour des vitesses de 40 kilomètres à l'heure, on force le mécanisme et on expose en outre les voyageurs à des dangers réels. Ces petites machines ne permettent d'ailleurs pas de faire un service régulier de ces trains et elles sont coûteuses, car dès que le nombre des voitures dont se compose le convoi est de dix, il faut en employer deux.

Dans la pensée de M. de Brouwer de Hogendorp, les sept machines qu'il propose de construire seraient réparties de la manière suivante :

2	machines	pour la ligne de Malines à Ostende ;
3	id.	de Bruxelles à Verviers ;
et 2	id.	de Bruxelles à Quiévrain.

L'honorable membre croit que moyennant ces machines, le matériel de traction du chemin de fer de l'État se trouvera dans un état satisfaisant et qu'il ne sera plus nécessaire désormais de recourir à des crédits spéciaux pour l'extension et l'amélioration de cette partie du service.

M. de Brouwer de Hogendorp fait connaître ensuite qu'il propose d'augmenter de 30,000 francs le crédit réservé pour le bâtiment des recettes à construire à la station de Courtrai, ce bâtiment devant avoir une plus grande importance que ne le comporte le service de l'État, à cause du chemin de fer de la Flandre occidentale avec lequel le Gouvernement a un contrat très-onéreux.

Il fait voir enfin que moyennant la répartition qu'il propose, on disposera d'une somme de 415,000 fr., pour l'ensemble des travaux de l'arsenal de Malines admis en principe par le comité.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix les propositions de M. de Brouwer de Hogendorp. Elles sont admises à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Nerenburger et Quoilin.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP expose qu'en examinant le projet de hangar que l'administration propose de construire sur le terrain du canal de l'Ancre, à Anvers, il s'est demandé s'il ne conviendrait pas de ménager une cave sous ce bâtiment, et de le surmonter d'un étage où l'on pourrait déposer les marchandises arrivant par chemin de fer, moyennant un droit de magasinage.

L'honorable membre fait remarquer que les magasins font défaut à Anvers et exprime l'opinion que l'administration obtiendrait par là un revenu qui couvrirait largement le surcroît de dépense qui en résulterait. Il croit, en tous cas, que la question mérite d'être examinée sérieusement et il prie, en conséquence, le sous-comité, de vouloir bien demander l'opinion de l'administration, à cet égard, en même temps qu'un devis de la dépense supplémentaire à laquelle la construction de cette cave et de cet étage donnerait lieu.

Cette proposition est adoptée.

M. NERENBURGER présente son rapport sur le projet d'agrandissement des hangars aux voitures de la station de Bruges.

L'honorable membre conclut à ce que le sous-comité émette un avis favorable à l'adoption de ce projet.

Après quelques observations sur la question de savoir si cet agrandissement est nécessaire par le service du chemin de fer de l'État ou s'il a pour objet de donner un abri aux voitures du chemin de fer de la Flandre occidentale, ces conclusions sont adoptées à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Nerenburger et Quoilin.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 97.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 18 octobre 1855.

Ordre du jour : *Rapport de M. de Man d'Attenrode au sujet de l'emploi fait de la somme de 500,000 francs prélevée sur le crédit de 9,000,000, pour la mise en bon état du matériel roulant hors de service.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture de son rapport sur l'emploi fait de la somme de 500,000 francs prélevée sur le crédit de 9 millions, pour la mise en bon état du matériel roulant hors de service.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« Le sous-comité d'exploitation ayant constaté, dans la séance du 4 décembre 1854, que le matériel de transport, appartenant aux chemins de fer de l'État, était insuffisant pour satisfaire aux besoins du commerce et de l'industrie,

reconnut qu'il était urgent d'augmenter, sans délai, le nombre des wagons « pour » traverser convenablement la période d'hiver, qui allait commencer. »

» Divers moyens furent discutés pour amener ce résultat.

» Le sous-comité ayant appris qu'une partie notable du matériel restait sans emploi à cause de sa mise hors de service, décida, sur la proposition de l'honorable M. Tesch, que de promptes mesures seraient prises pour la mise à neuf des locomotives et la reconstruction des wagons, et qu'à cet effet, M. le Ministre serait prié d'examiner, si les fonds nécessaires ne pourraient pas être prélevés sur l'emprunt de 9 millions.

» Le Gouvernement et la Cour des comptes donnèrent leur adhésion à la proposition du sous-comité, le libellé de la loi d'emprunt ne semblait pas s'y opposer. Des réparations urgentes avaient été ajournées pour rester dans les limites du budget.

» Un prélèvement de 500,000 francs sur l'emprunt des 9 millions fut donc arrêté en séance du comité consultatif, présidée par M. le Ministre des Travaux Publics, le 21 décembre 1854, pour reconstruction et renouvellement des locomotives et de 1,100 wagons hors de service.

» Il est un principe dont une entreprise commerciale ou industrielle bien dirigée ne se départit jamais que dans des circonstances bien exceptionnelles, c'est de n'user du capital emprunté, que pour des dépenses de premier établissement ou de l'extension de l'entreprise. L'oubli de ce principe prépare de grands mécomptes.

» Le sous-comité de l'exploitation ne l'a pas oublié. L'urgence seule a pu le déterminer à conseiller l'usage d'une portion du capital emprunté, pour la mise à neuf du matériel hors d'usage ; il ne s'y est déterminé, que parce qu'à défaut de cette mesure le matériel serait resté hors de service pour l'exploitation.

» Aussi a-t-il été suffisamment convenu que les 500,000 francs ne pourraient être employés pour l'entretien, pour la réparation du matériel dont usait l'exploitation.

» Dans la séance du 19 juillet dernier ⁽¹⁾, un de nos collègues a émis des doutes sur la régularité de l'usage qui a été fait des 500,000 francs.

» Il a manifesté la crainte que l'administration n'eût confondu l'entretien du matériel en usage avec la mise à neuf du matériel hors de service.

» Vous m'avez fait l'honneur de me charger de contrôler l'usage fait des 500,000 francs.

» Cette somme a-t-elle été employée pour reconstruction à neuf du matériel hors d'usage, ou l'a-t-elle été en tout ou en partie pour l'entretien ?

» Telle est la tâche dont j'ai à vous rendre compte.

» Pour l'accomplir convenablement, pour acquérir la certitude que le crédit a été employé conformément à votre intention pour la mise à neuf du matériel abandonné dans les stations, la nomenclature des numéros des wagons mis à neuf aurait dû être produite avec l'indication des dépenses faites pour chacun d'eux et de leur nature.

» C'est ce que l'administration n'a pas fait.

» Le tableau qu'elle a produit, indiquant qu'une dépense de 228,000 francs en

(1) Voir le procès-verbal n° 80, p. 405.

salaires et que le surplus des 500,000 francs a été employé à acheter de l'acier, des boulons, du fer étiré, des clous d'épingles, des pitons ou anneaux, du bois de construction, n'a pu donner cette conviction à votre rapporteur.

» Le sous-comité aura donc à décider si des renseignements plus clairs seront demandés à l'administration.

» B^{on} DE MAN D'ATTENRODE. »

M. LE PRÉSIDENT prie le sous-comité de vouloir bien délibérer sur cet objet.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rappelle également les faits qui ont amené le comité à donner son assentiment à l'imputation, sur le crédit de 9 millions, jusqu'à concurrence d'une somme de 500,000 francs, de travaux de reconstruction et de transformation de wagons qui, dans sa pensée, devaient avoir pour résultat une augmentation de la capacité du matériel roulant du chemin de fer.

L'honorable membre craint qu'au lieu de la consacrer entièrement à des ouvrages de ce genre, l'administration ne l'ait appliquée, en grande partie, à des réparations urgentes.

Il appuie la demande en communication des renseignements que M. le Président a indiqués dans son rapport et qui sont indispensables pour que le comité puisse se rendre compte de l'emploi fait de cette somme.

M. QUOILIN l'appuie également. Il croit aussi que l'administration doit communiquer au comité les pièces justificatives de l'emploi de cette somme de 500,000 francs.

M. DE LANNOY, avant de se prononcer à cet égard, voudrait savoir si la demande de ces renseignements ne conduirait pas à un contrôle financier s'écartant des attributions du comité.

MM. LE PRÉSIDENT et QUOILIN répondent que la responsabilité du comité est engagée dans la mesure prise, en ce qui concerne ces 500,000 francs prélevés sur le crédit de 9 millions qui n'avait pas été alloué par la Législature pour des ouvrages de cette espèce et qu'il doit donc pouvoir vérifier si, au moins, on en a fait un usage qui soit conforme à ses intentions.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait observer que la responsabilité du comité y est d'autant plus engagée que cette mesure est due à l'initiative de certains de ses membres et qu'elle a été prise contrairement à l'opinion de M. Masui qui pensait que le Gouvernement devait solliciter, pour cet objet, un crédit de la Législature.

M. DE LANNOY déclare que ces explications le satisfont complètement.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la question de savoir s'il y a lieu de demander communication des renseignements dont il s'agit.

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

Ont pris part au vote : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Loos et Quoilin.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP appelle l'attention de l'administration sur diverses améliorations à introduire dans le service. Il recommande :

1°. — L'installation sur la partie à simple voie de la section de Charleroy à Namur, d'un système de signaux télégraphiques analogues à ceux en usage aux chemins de fer allemands avertissant tous les gardes d'une ligne du départ des trains des stations successives ;

L'honorable membre fait remarquer qu'il y aura d'autant plus lieu d'avoir recours à un bon système de signaux sur cette section, fort dangereuse par la multiplicité de ses courbes, que le nombre des trains y sera notablement augmenté à partir du 21 de ce mois.

2°. — Le graissage des voitures au moyen de l'huile. Ce mode de graissage déjà en usage sur beaucoup de chemins de fer et surtout en Allemagne, ne donne lieu qu'à une dépense égale au tiers de celle résultant de l'emploi de la graisse ordinaire.

Il permet aussi de supprimer les graisseurs spéciaux des stations intermédiaires.

3°. — L'amélioration du ballast de nos voies qui est généralement très-mauvais. A cause de sa légèreté, il est entraîné par le mouvement du convoi, incommode beaucoup les voyageurs et détériore considérablement le matériel roulant.

4°. — La préparation d'une manière générale, de toutes les billes employées au chemin de fer. La préparation au moyen de procédés convenablement choisis, augmente la durée des billes de chêne dans une proportion notable ; elle permet, en outre, de recourir à d'autres essences telle que le hêtre, qui convient très-bien à la confection des billes.

M. LE PRÉSIDENT recommande de son côté à l'administration :

1°. — De renoncer au contrôle des coupons, en route, qui expose les gardes à des dangers réels ;

2°. — De substituer aux trompettes servant à donner le signal du départ des trains, les clochettes en usage sur la plupart des chemins de fer.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 98.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 18 octobre 1855.

Ordre du jour : *Communication de la lettre par laquelle M. le vice-président a transmis à M. le Ministre la partie du projet d'organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, admise par le comité dans sa séance du 10 septembre 1855.*

La séance est ouverte à 1 heure $\frac{1}{2}$, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp, vice-président.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, LOOS, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et adopté, après une rectification réclamée par MM. de Lannoy et Loos.

Le comité aborde son ordre du jour.

Il est donné lecture de la lettre par laquelle M. le vice-président a transmis à M. le Ministre le projet d'organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, adopté par le comité dans sa séance du 10 septembre dernier.

Cette lettre est conçue comme il suit :

« Bruxelles, le 11 septembre 1855.

» **MONSIEUR LE MINISTRE,**

» Le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes a l'honneur de vous soumettre la partie du projet d'organisation de l'administration qui concerne la division des services et les attributions des principaux agents.

» Vous remarquerez, Monsieur le Ministre, que ce projet est conforme, en tous points, aux principes arrêtés, d'accord avec votre prédécesseur, par le conseil consultatif, institué par arrêté royal du 29 mars 1853. Il a pour objet de simplifier les rouages de l'administration, de mieux diviser le travail, d'établir l'unité dans le commandement et d'imprimer une action plus énergique à tous les services.

» Il résultera nécessairement de sa mise à exécution, une diminution dans le nombre des employés.

» Dans l'opinion du comité, cette réduction du nombre permettra d'améliorer la position des fonctionnaires. Croyant qu'il est bon d'introduire dans l'administration le principe admis par les compagnies, peu d'agents, mais des agents bien rétribués, le comité prend la liberté d'appeler votre attention sur ce point.

» Le comité est convaincu que moyennant un concours loyal de la part des fonctionnaires, la mise en pratique de son projet ne présentera aucune difficulté sérieuse ; toutefois, il est d'avis que certaines mesures transitoires devront être prises, afin de faciliter le passage d'une organisation à une autre. Il espère, Monsieur le Ministre, dans l'intérêt du service et des employés, que son travail recevra votre prompt approbation.

» Lorsque vous y aurez donné votre adhésion, le comité pourra vous faire des propositions concernant le cadre du personnel et la fixation des traitements.

» *Le Vice-Président,*

» DE BROUWER DE HOGENDORP. »

M. NERENBURGER désire présenter une observation au sujet de l'avant-dernier paragraphe de cette lettre.

L'honorable membre rappelle que d'après le procès-verbal approuvé au commencement de cette séance, M. de Brouwer de Hogendorp aurait déclaré, dans la dernière réunion du comité, que M. le Ministre adhérerait à l'ensemble du projet d'organisation ; il désire donc savoir si, en lui transmettant ce projet, il n'était pas superflu de lui demander encore de vouloir bien y donner son approbation.

M. LE PRÉSIDENT répond qu'il est bien vrai que M. le Ministre lui avait déclaré qu'il n'avait pas d'observations à faire contre l'ensemble du projet et qu'il n'en repoussait spécialement que deux dispositions, celle concernant le service des

chemins de fer concédés et celle qui supprimait les inspecteurs généraux ; mais que la communication qu'il a faite, à cet égard, au comité n'ayant qu'un caractère simplement officieux, ne peut tenir lieu d'une approbation formelle donnée par le Ministre.

M. le Président ajoute qu'il ne doute pas que M. le Ministre ne donne son adhésion complète au travail du comité, mais qu'il serait à désirer que M. le Ministre fit connaître, le plus tôt possible, sa résolution au comité, afin que celui-ci pût compléter son travail.

La partie du projet d'organisation qui lui est soumise, dit M. le Président, ne contient que les bases de la réforme à opérer ; c'est assurément la partie la plus essentielle ; mais, lorsque M. le Ministre aura déclaré qu'il y donne son adhésion, il restera encore beaucoup à faire : il restera à fixer les cadres et à déterminer les traitements du personnel. Il faudra aussi que le comité se prononce sur un système d'écriture adapté à la nouvelle organisation ; il y aura ensuite à rédiger des règlements d'exécution. La tâche à remplir par le comité, en ce qui concerne ces différents points, sera longue et laborieuse.

M. Loos pense qu'il y a lieu de faire une démarche auprès de M. le Ministre, pour lui demander, au nom du comité, s'il approuve la partie du projet qui lui est soumise et s'il entre dans ses vues que le comité continue ce travail. Il en fait la proposition.

Dans l'opinion de l'honorable membre, le comité devrait cesser de se réunir jusqu'à ce que la réponse du Ministre fût connue.

M. DOLEZ demande si le comité, dont le caractère est purement consultatif, doit avoir recours à une pareille démarche ; s'il ne convient pas, au contraire, d'attendre la réponse du Ministre à la lettre dont il vient d'être donné lecture.

M. DE LANNOY fait observer à M. Loos que le comité ayant été institué non pas uniquement avec la mission d'élaborer un projet d'organisation, mais aussi avec celle d'examiner toutes les questions, en général, qui se rattachent à la prospérité et à la bonne exploitation des chemins de fer, il n'y a pas lieu pour lui de suspendre ses travaux jusqu'à ce que le Ministre ait fait connaître sa décision sur le projet qui lui est soumis.

Rencontrant l'observation émise par l'honorable M. Dolez, M. de Lannoy dit qu'il est indispensable que la réponse du Ministre ne se fasse pas plus longtemps attendre, parce que l'absence de toute décision, au moment où la session législative va s'ouvrir, place ceux des membres du comité qui font partie de la Chambre ou du Sénat, dans une position embarrassante dont ils doivent désirer sortir le plus tôt possible.

L'honorable membre pense d'ailleurs qu'il ne peut y avoir rien de déplacé dans une démarche qui aurait pour objet d'engager le Ministre à se prononcer, d'une manière définitive et officielle, sur un projet auquel les déclarations qu'il a faites à plusieurs membres permettent de croire qu'il donne son adhésion.

M. DOLEZ est entièrement de l'avis de M. de Lannoy du moment où il s'agit d'une simple démarche à faire auprès du Ministre. Il croyait qu'il était question de lui adresser une lettre de rappel.

M. DE MAN D'ATTENRODE déclare que si le Gouvernement continue à se renfermer dans le silence et l'inaction où il s'est tenu jusqu'à présent, les membres des

Chambres législatives qui font partie du comité vont se trouver placés dans une position extrêmement difficile dès l'ouverture de la session ; qu'en effet, à raison de leur présence dans le comité, les Chambres ont suspendu en quelque sorte toute discussion sur le budget des Travaux Publics, depuis deux ans ; que cette abstention résulte de ce que les Chambres sont dans l'attente des réformes que la présence de ces membres dans le comité a semblé promettre ; que M. le Ministre a, sans aucun doute, le droit de ne pas accepter les réformes qui lui sont conseillées par le comité ; qu'à cet égard la liberté du Ministre doit rester pleine et entière et qu'il n'est jamais entré dans l'idée d'aucun membre de vouloir y porter atteinte ; mais que, dans l'intérêt du Ministre comme dans celui des membres du comité qui font partie des Chambres législatives, le Gouvernement devrait se prononcer ; que cela est d'autant plus nécessaire que, par leur présence dans le comité, ces membres ont assumé sur eux une responsabilité très-grande ; que pour pouvoir continuer à porter cette responsabilité, ils ont besoin de savoir si le Ministre admet ou rejette ce que eux, dans leur conscience, ont cru devoir lui conseiller comme indispensable au bien-être du chemin de fer. L'incertitude dans laquelle on nous laisse, ajoute l'honorable membre, nous place dans une position pénible : pour rester dans le comité ou pour en sortir, nous avons également besoin de connaître les résolutions du Gouvernement.

M. de Man d'Attenrode déclare, en terminant, que s'il était en désaccord avec M. le Ministre sur une question aussi essentielle que l'organisation, il croirait devoir se retirer du comité.

M. DOLEZ approuve les observations émises par M. de Man d'Attenrode. Seulement, il lui semble que dans la supposition qu'il a admise, il n'y aurait pas de raison suffisante pour qu'il abandonnât le comité. Il lui paraît, au contraire, que l'honorable membre devrait y rester et défendre à la Chambre les décisions que le Ministre n'aurait pas acceptées.

Quelques observations sont échangées à ce sujet entre plusieurs membres.

M. LE PRÉSIDENT est d'avis que du moment où la discussion serait portée devant les Chambres, la position ne serait plus tenable dans le comité pour ceux de ses membres qui font partie de la Législature.

Si le comité était en désaccord avec M. le Ministre, dit-il, sur un point aussi fondamental que l'organisation de l'administration, je partagerais l'avis émis aujourd'hui par M. de Man d'Attenrode et antérieurement par M. Tesch, sur la nécessité, pour nous membres des Chambres, de nous retirer. Les travaux du comité resteront stériles, nos délibérations ne produiront aucun résultat utile, s'il n'y a pas communauté de vues entre M. le Ministre et le comité.

M. le Président est convaincu que cette condition existe et que le Ministre a confiance dans les intentions et les lumières de son conseil ; il est persuadé que M. le Ministre ne tardera pas à donner au travail du comité, d'une manière officielle, cette approbation qu'il lui a déjà donnée officieusement ; il pense que le retard que cette affaire a éprouvé ne doit être attribué qu'à des causes indépendantes de la volonté du Ministre.

Toutefois, M. le Président ajoute qu'il serait à désirer qu'il n'y eût plus de remise ; il répète que le travail du comité, en ce qui concerne l'organisation, est loin d'être achevé et qu'il importe que ce travail soit fait avant la discussion du

budget aux Chambres. Il appuie en conséquence la proposition de faire une démarche immédiate auprès du Ministre, pour l'engager à faire connaître sa décision au comité, dans un bref délai.

M. DE MAN D'ATTENRODE croit également que le Ministre adoptera le projet du comité ; mais il fait observer que le retard apporté à cette adoption devient, dans la situation actuelle, aussi embarrassant que le rejet. Il insiste donc aussi en faveur de la proposition qui fait l'objet des délibérations du comité.

La discussion étant épuisée, M. le Président met aux voix la question suivante :

Sera-t-il fait une démarche auprès du Ministre, à l'effet de lui demander, au nom du comité, de vouloir bien lui faire connaître s'il approuve le projet d'organisation des chemins de fer, postes et télégraphes, qui lui a été soumis le 11 septembre dernier?

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Dolez, Loos, Nerenburger et Quoilin.

M. le Président prie le comité de décider par qui cette démarche sera faite.

M. QUOILIN propose d'en charger M. de Brouwer de Hogendorp en sa qualité de vice-président du comité.

Cette proposition étant mise aux voix, est admise à l'unanimité moins une abstention.

Ont pris part au vote :

MM. de Lannoy, de Man d'Attenrode, Dolez, Loos, Nerenburger et Quoilin.

M. de Brouwer de Hogendorp s'est abstenu.

Il est entendu que les membres du comité qui voudront se joindre à M. le vice-président, pourront l'accompagner dans cette démarche.

M. QUOILIN rappelle que dans le sous-comité de l'exploitation, il a voté pour le maintien, parmi les attributions générales de l'administration des chemins de fer de l'État, de la surveillance des chemins de fer concédés. Ce qui a dicté son vote, c'est la déclaration faite par un des membres que l'organisation d'un service spécial pour cette surveillance, coûterait annuellement 60,000 francs. L'honorable membre dit qu'il résulte des renseignements qui lui ont été donnés depuis lors, que la création d'un service spécial coûterait moins cher que si cette surveillance était exercée par les agents chargés de l'exploitation des chemins de fer de l'État, que dès lors son vote aurait été différent si ces renseignements lui fussent parvenus avant la discussion de cet objet dans le sous-comité précité et qu'il aurait voté avec la minorité s'il eût assisté à la dernière séance du comité général.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 2 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 99.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 22 octobre 1855.

Ordre du jour : *Rapport de M. de Brouwer de Hogendorp sur les projets d'un bâtiment à construire à la halte de Capelle ;
Rapport de M. de Brouwer de Hogendorp sur les projets du bâtiment des recettes et du hangar à marchandises à construire à la station de Gosselies ;
Rapport de M. Spitaels sur les projets d'ensemble de la station de Dolhain.*

La séance est ouverte à midi et demi, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode, en l'absence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité aborde le premier objet à l'ordre du jour.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que le dossier concernant le bâtiment des recettes à élever à Capelle, que M. le Ministre a communiqué au comité, contient trois projets différents qu'il considère tous les trois comme trop grands et hors de proportion avec l'importance de cette station.

En mettant ces projets sous les yeux des membres du sous-comité, M. de Brouwer de Hogendorp fait voir que les trop grandes dimensions proposées pour ce bâtiment, résultent de ce que indépendamment de plusieurs chambres à l'étage, le logement du chef de station comprendrait encore une pièce au rez-de-chaussée et une cuisine.

Dans son opinion, le rez-de-chaussée de ce bâtiment devrait être exclusivement réservé au service, et tout le logement du chef de station devrait être réuni à l'étage.

L'honorable membre rappelle que M. de Lannoy a présenté au sous-comité un plan conçu dans ce système, pour le bâtiment à construire à Templeuve.

Il montre des plans de bâtiments de ce genre, adoptés à divers chemins de fer étrangers et notamment au chemin de fer du grand-duché de Bade, où ce système est généralement suivi. Il pense que l'État devrait l'adopter également et notamment en faire l'application à la station de Capelle.

MM. LE PRÉSIDENT, QUOILIN et SPITAEELS présentent des observations tendantes également à l'adoption de ce système.

M. le Président met en conséquence aux voix la résolution suivante :

Le sous-comité est d'avis que dans les bâtiments de recettes à construire, dans les stations de l'importance de celle de Capelle, le rez-de-chaussée doit être exclusivement réservé aux besoins du service et que tout le logement du chef de station doit être réuni à l'étage.

Elle est admise à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Quoilin et Spitaels.

Le sous-comité aborde le second objet à l'ordre du jour.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que le bâtiment des recettes projeté pour la station de Gosselies lui paraît convenablement conçu ; qu'il faudrait seulement que l'auvent du côté des voies présentât une saillie plus grande, et égale à la largeur du trottoir ; et que l'on pourrait supprimer la marquise figurée au-dessus de la porte d'entrée du côté extérieur. M. de Brouwer de Hogendorp propose au sous-comité d'émettre un avis favorable à l'approbation de ce projet moyennant ces changements.

En ce qui concerne le projet de hangar aux marchandises, l'honorable membre fait les observations suivantes :

Ce bâtiment est conçu de manière à y permettre l'entrée des wagons ; on pourrait, sans inconvénient, les faire stationner en dehors du hangar, sous des auvents aussi bien que les charrettes. L'application de ce système, généralement admis en Allemagne, donnerait lieu à une économie importante dans les frais de construction.

Une seule porte pour le chargement et le déchargement des marchandises, dans un des longs côtés, est insuffisante. Il en faudrait deux.

M. de Brouwer de Hogendorp propose au sous-comité d'émettre l'avis qu'il y a lieu de modifier le projet dans le sens de ces observations.

Cette double proposition, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Quoilin et Spitaels.

Le sous-comité renvoie le troisième objet à l'ordre du jour à une prochaine réunion.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNON.

N° 100.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 23 octobre 1855.

Ordre du jour : *Observations de M. de Man d'Attenrode sur le service français organisé entre Charleroy et Namur.*

La séance est ouverte à midi un quart, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp, en l'absence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, LOOS, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEIS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. de Lannoy a informé le comité qu'obligé de s'absenter jusqu'au 3 du mois prochain, il se trouve dans l'impossibilité d'assister aux séances qui auront lieu avant cette époque.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. NERENBURGER demande, avant que le sous-comité aborde son ordre du jour, à pouvoir présenter une observation concernant l'itinéraire du train partant de Bruxelles pour Cologne à 9 heures 45 minutes du matin.

L'honorable membre voudrait savoir s'il existe des motifs pour que ce train ne s'arrête pas à Louvain. Il lui semble que cet arrêt, qui serait très-avantageux aux relations de Bruxelles avec Louvain, ne devant occasionner qu'un retard de deux minutes dans la marche du convoi, ne pourrait donner lieu à aucun inconvénient.

M. LE PRÉSIDENT répond que le sous-comité a déjà émis le vœu que cet arrêt fût rétabli. Il fait remarquer que quand l'administration ne possédait pas des machines assez puissantes pour opérer la traction de ce train, qui arrivait alors difficilement à son heure à Verviers, elle pouvait, dans le but de gagner du temps, ne pas le faire arrêter à Louvain; mais que maintenant que, grâce aux machines Wilson, provisoirement affectées à ce service, on est assuré de pouvoir facilement arriver à destination à l'heure fixée, cet arrêt ne peut présenter aucun inconvénient.

M. le Président pense, d'ailleurs, qu'il y a d'autres moyens de gagner du temps sur le trajet de Bruxelles à Cologne; il cite à cet égard :

La traction des trains express au moyen de machines spéciales construites en vue de cette destination ;

La formation des trains, à la station de départ, avec le nombre de voitures nécessaire pour qu'on ne soit pas obligé d'en ajouter en route, ainsi que cela arrive fréquemment à Malines, par exemple ;

Des modifications à introduire dans le service belge-rhénan.

M. le Président croit que si, au lieu de transborder les voyageurs et les bagages

à Verviers, on faisait continuer les voitures belges jusqu'à Cologne, ainsi que cela se pratique pour les trains français qui viennent jusqu'à Bruxelles, on y diminuerait de beaucoup la durée du stationnement.

M. SPITAEELS entre dans quelques détails sur l'organisation des trains express en Angleterre où ce service se fait très-bien : dans chaque convoi se trouvent des voitures spéciales pour les diverses stations en correspondance avec la ligne principale, en sorte que les voyageurs, pour passer d'une ligne à une autre, ne sont pas obligés de changer de voiture.

L'honorable membre signale aussi, à l'attention du sous-comité, la machine connue sous le nom de Jenny-Lind, généralement employée dans le nord de l'Angleterre à la traction des trains express. Les machines construites d'après ce plan sont parfaitement combinées, très-bien équilibrées et font un excellent service.

M. Spitaels fait remarquer que les machines anglaises rendent, en général, plus de service que les autres : il cite à ce sujet le parcours des locomotives du Great-Northern railway allant jusqu'à 370 milles par semaine, alors qu'en France on a exposé comme exceptionnellement bonne une machine Crampton qui, pendant deux ou trois ans, a fourni un parcours de 36,000 kilomètres par an.

M. Loos demande s'il n'y aurait pas utilité à ce que l'administration vendît des lettres-enveloppes portant le timbre d'affranchissement.

Le commerce qui ne fait pas usage d'enveloppes séparées parce qu'il tient à ce que le cachet de la poste soit appliqué sur la lettre même, ne verrait aucun inconvénient à employer du papier à lettre avec enveloppe adhérente comme on en vend aujourd'hui.

L'honorable membre est persuadé que ce papier portant le timbre d'affranchissement se vendrait très-bien.

Après quelques observations présentées à ce sujet par plusieurs membres, le sous-comité décide qu'il recommandera à l'administration d'examiner la question de savoir s'il ne conviendrait pas de donner suite à l'idée émise par M. Loos.

Le sous-comité décide ensuite qu'en l'absence de MM. de Man d'Atteurode et Masui, il n'abordera pas son ordre du jour.

La séance est levée à 1 heure $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
BON DE D'ATTENRODE.

N° 101.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 5 novembre 1855.

Ordre du jour : *Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, concernant la forme de rail à adopter pour le renouvellement de la voie ;*
Rapport de M. Spitaels sur les projets d'ensemble de la station de Dolhain.

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. Nerenburger a informé le comité que devant s'absenter pour quelques jours, il ne pourra pas assister aux réunions qui auront lieu dans le courant de cette semaine.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP désire, avant que le sous-comité aborde son ordre du jour, appeler l'attention de l'administration sur plusieurs points.

L'honorable membre demande d'abord que des mesures soient prises pour que les bâtiments définitifs de la station de Quiévrain, dont le comité a examiné les projets, soient construits dans le plus bref délai. Cette station, dit-il, ne peut pas rester plus longtemps dans la situation où elle se trouve.

M. de Brouwer de Hogendorp fait connaître ensuite que M. Masui a bien voulu lui communiquer, avant de la soumettre au Ministre, une modification à la répartition arrêtée en dernier lieu par le sous-comité, pour la partie disponible du crédit de 9 millions ; que cette modification dont le but principal est de donner de l'occupation à un certain nombre d'ouvriers de l'arsenal, que l'on devrait sans cela congédier, a pour objet la construction d'un certain nombre de wagons à frein et de wagons fermés à marchandises dans les ateliers de Malines ; or, qu'à cette occasion, il croit devoir recommander l'adoption du modèle de wagon fermé de Henson.

Ce wagon généralement préféré maintenant en Angleterre, dit l'honorable membre, peut se charger non-seulement par le côté, mais aussi par-dessus et permet ainsi l'emploi de la grue dans cette opération. Il se ferme par un seul cadenas, ne peut être démonté extérieurement et offre, sous ce rapport, toutes les garanties désirables à l'administration de la douane.

En troisième lieu, M. de Brouwer de Hogendorp demande que dans la con-

struction de ces wagons, on ne fasse pas usage de buttoirs en caout-chouc généralement abandonnés aujourd'hui. Il recommande d'y appliquer soit les buttoirs de Brown, dont il communique les dessins et un modèle au sous-comité, soit les buttoirs ordinaires des voitures à voyageurs.

Les buttoirs de Brown, en usage sur le chemin de fer le London and North-Western, sont considérés comme les meilleurs, après les buttoirs à ressort employés dans la construction des voitures à voyageurs, mais présentant le désavantage de coûter trop cher pour être appliqués aux wagons à marchandises.

Les buttoirs de Brown coûtent, d'après les renseignements que M. de Brouwer de Hogendorp a pris à cet égard, six livres sterling par wagon.

M. MASUI prend note des recommandations de M. de Brouwer de Hogendorp, et répond :

Sur le premier point, que l'on s'occupe de l'étude des projets définitifs des bâtiments de la station de Quiévrain, qui pourront être mis en adjudication dans le courant de l'hiver ;

En ce qui concerne le deuxième point, que le gouvernement prussien ayant dénoncé la convention douanière, parce qu'il trouve que la manière dont on fait les transports internationaux n'offre pas une sécurité suffisante contre la fraude, il conviendra, pour éviter de nouvelles difficultés dans l'avenir, de soumettre un modèle de wagon à l'administration des douanes des deux pays ;

Et, enfin sur le troisième point, qu'effectivement les buttoirs en caout-chouc n'ont pas donné les bons résultats que l'on en attendait, et que l'administration en essaye, en ce moment, plusieurs de systèmes différents.

Le sous-comité abordant son ordre du jour, M. le Président accorde la parole à M. de Brouwer de Hogendorp.

Cet honorable membre donne lecture de son rapport sur la forme du rail à adopter pour les renouvellements de la voie.

Ce rapport est conçu comme il suit (1) :

« »

M. MASUI se prononce en faveur des conclusions de ce rapport. Il fait connaître que la compagnie du chemin de fer du Nord, en France, vient d'adopter également le rail Vignoles, pour ses renouvellements. Il communique au sous-comité les dessins du rail admis par cette compagnie sur la proposition de M. l'ingénieur en chef Couche.

M. LE PRÉSIDENT demande si l'on a fait du rail Vignoles une expérience suffisante pour qu'on puisse l'adopter sans procéder d'abord à des essais.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que cette expérience faite sur une très-grande échelle, en Allemagne, a donné des résultats tellement décisifs qu'on n'hésite pas à y enlever des rails à coussinets encore en bon état pour y substituer des rails Vignoles, ainsi que M. Masui et lui l'ont vu faire sur le chemin de fer entre Dresde et Berlin ; que ce modèle est admis maintenant, à peu d'exceptions près, sur tous les chemins de fer de ce pays.

M. MASUI pense aussi que l'expérience faite du rail Vignoles, est tout à fait suffi-

(1) Ce rapport n'a pas été remis par M. de Brouwer de Hogendorp.

sante. Il fait remarquer que les essais auxquels on a procédé, à cet égard, en Allemagne, ont été effectués dans de très-bonnes conditions au point de vue de la comparaison des deux systèmes. Il cite, entre autres, ceux du chemin de fer de Leipzig à Dresde où l'une des voies a été construite entièrement en rails à coussinets, tandis que l'autre a été établie en rails Vignoles. Le résultat de ces essais a été entièrement favorable à ce dernier modèle.

M. DE MAN D'ATTENRODE déclare que sa conviction est faite depuis longtemps sur la supériorité du système de voie admis en Allemagne, et qu'il votera, en conséquence, pour les conclusions du rapport de M. de Brouwer de Hogendorp.

M. LE PRÉSIDENT met ces conclusions aux voix.

Elles sont admises à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Masui et Quoilin.

Le sous-comité renvoie le second objet à l'ordre du jour à une prochaine réunion.

La séance est levée à 4 heures $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
E. DE LANNOY.

N° 102.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 5 novembre 1855.

Ordre du jour : *Observations de M. de Man d'Attenrode, sur le service français organisé entre Charleroy et Namur, depuis le 21 octobre dernier.*

La séance est ouverte à 1 heure, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire.*

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP expose qu'ensuite de la résolution prise dans la dernière réunion générale, il s'est rendu auprès de M. le Ministre, à l'effet de lui demander de vouloir bien informer le comité s'il approuvait le projet d'organisa-

tion de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes qui lui a été transmis le 11 septembre dernier ; et que M. le Ministre lui a déclaré officiellement qu'il adhérerait sans réserve à ce projet et se proposait d'en donner connaissance au comité, à sa prochaine séance.

L'honorable membre pense donc que puisque M. le Ministre accepte ce projet, rien ne doit plus s'opposer à ce que le comité complète son travail, et il demande en conséquence au sous-comité, dans le cas où il partagerait cette manière de voir, de fixer une très-prochaine séance pour l'examen des cadres du personnel, des traitements et des autres parties de l'organisation dont il ne s'est pas encore occupé.

M. DE LANNOY trouve qu'il y a un autre objet dont l'examen paraît plus urgent et sur lequel le sous-comité devra d'abord porter son attention. L'honorable membre veut parler des mesures transitoires destinées à faciliter le passage de l'organisation actuelle à l'organisation proposée. Il rappelle qu'il a été unanimement reconnu qu'il faudra prendre certaines mesures temporaires, afin d'arriver, sans secousse, à la pratique de la nouvelle organisation. Or, il fait remarquer que ces mesures devront être examinées avec d'autant plus de soin par le comité, qu'elles pourront exercer une grande influence sur la destinée de son projet d'organisation ; qu'il importe, en effet, qu'on ne puisse pas attribuer à l'organisation nouvelle des difficultés qui ne seraient que la conséquence d'une transition mal ménagée d'une situation à une autre. M. de Lannoy est donc d'avis que le sous-comité devrait s'occuper immédiatement de ces mesures transitoires et il propose, à cet effet, de prier l'administration de faire connaître la marche qu'elle compte suivre et les dispositions qu'elle compte prendre pour passer de l'organisation actuelle à l'organisation proposée par le comité.

M. QUOILIN en rappelant que M. de Brouwer de Hogendorp vient de déclarer que M. le Ministre adhère, sans réserve, au projet d'organisation, demande à cet honorable membre si cette adhésion s'applique également aux deux points que M. le Ministre s'était réservés et qui ont fait l'objet des délibérations à la dernière séance du comité général.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond :

En ce qui concerne le premier point (le maintien des inspecteurs généraux), que le projet du comité n'est pas conçu en termes absolus ; qu'il y est dit, en effet, que des inspecteurs généraux *ou d'administration* seront attachés à l'administration centrale, en sorte que le Ministre est libre, sous ce rapport, d'admettre l'une ou l'autre de ces dénominations ;

Quant au second point (la question de savoir si la surveillance des chemins de fer concédés rentrera dans les attributions générales de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes), que M. le Ministre ne l'en a pas entretenu, dans l'entrevue qu'il a eue avec lui, mais qu'il est porté à croire, d'après les intentions que ce haut fonctionnaire a manifestées à cet égard, à plusieurs reprises, que si son attention avait été appelée sur ce point, cette partie des propositions du comité aurait fait, de sa part, l'objet d'une réserve.

M. DE LANNOY croit utile de rappeler que dans l'esprit du vote que le comité a émis sur la question du maintien des inspecteurs généraux, ces fonctionnaires doivent être placés sous les ordres du directeur général.

M. QUOILIN s'occupant de la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, demande si le sous-comité est bien compétent pour prendre l'initiative de la fixation des cadres et des traitements, et s'il ne devrait pas être saisi d'une proposition de l'administration avant de pouvoir discuter utilement ces questions.

M. DE LANNOY pense aussi qu'il faudrait un travail préparatoire sans lequel le sous-comité discuterait dans le vague. La question à décider, selon lui, est de savoir si ce travail sera élaboré par une commission formée de quelques membres du comité, ou si l'on attendra les propositions de l'administration.

M. LE PRÉSIDENT voudrait que l'on discutât un projet de budget basé sur l'organisation proposée par le comité. Il lui semble qu'en examinant le projet de budget rectifié pour 1856, que M. le Ministre devra soumettre aux Chambres dès leur rentrée, on pourrait s'occuper des mesures transitoires dont M. de Lannoy a parlé précédemment.

M. MASUI avait demandé la parole pour faire la même observation : la discussion la plus urgente est incontestablement celle du budget. Or, le premier chapitre du budget concerne les traitements ; on pourra donc, en l'examinant, s'occuper du personnel et de l'organisation des services.

En ce qui concerne la suite à donner au projet d'organisation, M. Masui renouvelle l'observation qu'il a déjà faite sur la nécessité de le diviser en plusieurs parties, et il déclare qu'il a des motifs de croire que M. le Ministre soumettra incessamment à l'approbation du Roi, un projet d'arrêté comprenant ceux des articles de ce travail qui peuvent faire l'objet d'une disposition royale.

Revenant ensuite au budget, l'honorable membre demande si le comité ne pourrait pas en arrêter maintenant la forme ; s'il était fixé sur la forme du budget, il pourrait lui soumettre un projet.

M. SPITAEELS insiste sur la nécessité de s'occuper, sans retard, de l'examen du projet de budget rectifié, pour 1856 ; il recommande à l'administration d'y comprendre les sommes nécessaires pour les diverses branches de service, afin qu'elle ne soit plus forcée de solliciter des Chambres des crédits supplémentaires. Il importe, dit-il, que les budgets soient conçus dans un esprit de vérité.

M. QUOILIN pense aussi qu'il est urgent de s'occuper de l'examen du budget et d'en arrêter la forme, mais il fait remarquer qu'indépendamment de la forme on doit en arrêter les chiffres ; or, que ceux-ci ne peuvent être que la conséquence du cadre du personnel ainsi que des traitements des fonctionnaires et employés, que le comité n'a pas encore déterminés.

M. SPITAEELS reconnaît la justesse de l'observation que M. Quoilin vient de présenter, mais il croit, toutefois, que l'on ne doit pas perdre de vue que les chiffres des traitements sont peu importants, comparés à ceux de l'ensemble du budget, que les sommes les plus considérables sont celles de l'entretien de la voie, de la traction, des renouvellements, etc., et que l'on pourra d'abord s'occuper de celles-là.

M. MASUI insiste de nouveau sur la nécessité d'arrêter d'abord la forme du budget. Il fait voir qu'il y a lieu de la simplifier beaucoup. Le budget actuel, dit l'honorable membre, avec ses nombreux articles, donne lieu à de grandes difficultés dans l'exécution et à des discussions continuelles avec la Cour des comptes. Il contient 6 articles différents pour les traitements et 7 pour les salaires ; il en résulte que,

dans une même station, il y a des agents payés sur quatre articles différents. Il ne faudrait qu'un seul article *Traitements* et un seul article *Salaires*.

M. MASUI voudrait qu'on en revînt à la forme très-simple admise antérieurement à 1844. Le budget se composait alors de quatre articles seulement.

M. QUOILIN ne voit pas d'inconvénient à ce que M. Masui présente un projet de budget plus simple ; cependant il croit devoir faire observer que l'on ne pourra pas s'écarter des prescriptions de l'arrêté royal qui a déterminé la forme des budgets de tous les départements ministériels, et d'un autre côté, que l'on obtiendrait difficilement des Chambres une latitude aussi grande que l'entend M. Masui pour les transferts des traitements et des salaires.

M. LE PRÉSIDENT partage à cet égard l'opinion de M. Quoilin. Si la subdivision en un trop grand nombre d'articles peut donner lieu à des embarras et à des difficultés dans la pratique, on doit reconnaître cependant que pour qu'un budget soit sérieux, il faut qu'il soit composé d'un nombre suffisant d'articles. La spécialité des articles est d'ailleurs une prescription constitutionnelle.

M. le Président a soutenu, à la Chambre, à l'époque où le budget des chemins de fer ne se composait que de quatre articles, que l'examen d'un pareil budget ne pouvait pas aboutir à un résultat sérieux et c'est sur sa proposition que le nombre des articles a été augmenté.

M. le Président reconnaît, toutefois, que le budget actuel pourrait être simplifié, et il est porté à croire qu'à raison du caractère tout spécial du service du chemin de fer, qui ne rentre pas dans l'ordre ordinaire des services gouvernementaux, et de l'existence du comité, la Chambre admettra un budget plus simple dans sa forme.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP reconnaît également les inconvénients d'une trop grande subdivision. Il pense que l'on peut simplifier la forme du budget actuel adoptée en défiance de l'administration ; cependant, qu'on ne doit pas dépasser une certaine limite, car la Chambre n'admettrait pas un budget trop simplifié. On ne doit d'ailleurs pas se dissimuler, ajoute l'honorable membre, que l'on ne peut pas beaucoup compter sur l'influence que l'existence du comité exercera, à cet égard, sur les décisions de la Chambre ; l'on doit s'attendre, au contraire, à ce que le comité soit vivement attaqué à la Chambre.

M. LE PRÉSIDENT exprime l'opinion que si l'on attaque le comité à la Chambre, ce sera parce que l'on suppose qu'il n'a rien fait jusqu'à présent ; et que le seul moyen de répondre à ce reproche consisterait dans l'impression des procès-verbaux des séances.

M. le Président voudrait d'ailleurs avoir ces procès-verbaux, qui renferment beaucoup de renseignements fort utiles que les membres du comité peuvent avoir perdus de vue ; sous ce rapport, dit-il, l'impression de ces procès-verbaux serait déjà une chose désirable.

M. MASUI rappelle que le sentiment qui guidait principalement les membres du comité, au début de son institution, c'était le désir d'arriver à une forme d'administration pour les chemins de fer de l'État, semblable à celle des compagnies particulières. Or, il lui paraît qu'en voulant subordonner le budget du chemin de fer à ceux de tous les départements ministériels, on s'écarte de cette idée. Il prie le sous-comité de ne pas perdre de vue que l'organisation proposée est très-bonne

si l'on veut adopter les formes sommaires des compagnies particulières ; qu'elle ne vaut rien, si on veut astreindre l'administration aux règles rigides et sévères des autres services de l'État. Il persiste donc à croire que l'on doit en revenir à un budget très-simple composé d'un très-petit nombre d'articles.

Quant à l'impression des procès-verbaux, M. Masui fera une seule observation : c'est que s'ils devaient être rédigés en vue d'être livrés à la publicité, il est à regretter que l'on n'ait pas fait tenir note, par un sténographe, de tout ce qui s'est dit dans les séances.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP est également d'avis que le chemin de fer de l'État doit être administré comme une exploitation particulière, et il est convaincu qu'en suivant, à cet égard, la marche adoptée par les grandes compagnies de chemin de fer, on parviendra à contenter tout le monde.

L'honorable membre fait remarquer que les budgets des compagnies sont souvent subdivisés en un très-grand nombre d'articles. Il cite, sous ce rapport, celui du chemin de fer de Cologne à Minden qui est très-volumineux et donne les traitements de tous les fonctionnaires.

M. de Brouwer de Hogendorp ajoute qu'à la vérité les Compagnies ne sont pas liées par une première répartition et que, par suite, cette grande subdivision ne peut pas présenter les mêmes inconvénients que pour un budget ministériel ; mais il rappelle que d'après l'organisation proposée, le comité aura la sous-répartition du budget dans ses attributions, et que quand les Chambres auront voté le budget composé d'un certain nombre d'articles, le comité pourra le sous-répartir, en poussant la subdivision aussi loin qu'au chemin de fer de Cologne à Minden, sans qu'il puisse en résulter aucun inconvénient.

M. SPITAELS fait observer à son tour qu'il peut arriver que les Chambres demandent au comité ce qu'il a fait jusqu'à présent dans l'intérêt de l'exploitation et que pour répondre aux critiques qui se produiront, les membres de la législature qui font partie du comité soient forcés de réclamer la communication des procès-verbaux des séances.

L'impression de ces procès-verbaux aurait l'avantage, d'après l'honorable membre, de faire voir que si beaucoup de choses utiles n'ont pas été faites, ce n'est point par la faute du comité. On y verrait, dit-il, entre autres, que si les tarifs pour le transport des marchandises n'ont pas été réformés ce n'est pas parce que le comité ne s'en est pas occupé en temps utile.

M. DE LANNOY est d'autant plus décidé à soutenir à cet égard, l'opinion de MM. le Président et Spitaels, qu'il y voit l'intérêt de l'administration des chemins de fer, et, par conséquent, celui de l'État. Il importe que les Chambres n'aient point une mauvaise opinion du comité, et le seul moyen de l'empêcher, selon l'honorable membre, ce serait de leur communiquer les procès-verbaux où sont consignés les résultats de ses travaux.

M. LE PRÉSIDENT fait valoir quelques nouvelles considérations à l'appui de l'impression des procès-verbaux. Il termine en disant que l'on a publié les procès-verbaux du conseil consultatif, et qu'il lui semble que le comité actuel a droit à la même satisfaction.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne voudrait pas admettre l'impression des procès-verbaux des séances en règle générale. Il ne croit pas non plus qu'il faille

décider dès à présent que les procès-verbaux des séances seront publiés. Dans son opinion, cette publication ne sera nécessaire que si le comité est attaqué injustement à la Chambre.

Cette discussion n'a pas d'autre suite.

Le sous-comité charge MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Masui et Quoilin, d'examiner la forme qu'il convient d'adopter pour le budget. Il est entendu que M. Masui soumettra ses propositions aux autres membres.

Le sous-comité adopte ensuite à l'unanimité la proposition faite par M. de Lannoy, au commencement de la séance, tendante à ce que l'on demande à l'administration de vouloir bien faire connaître les mesures de transition qu'elle compte adopter pour ménager le passage de la situation actuelle à l'organisation nouvelle.

Le sous-comité aborde son ordre du jour (1).

M. LE PRÉSIDENT commence par rappeler que le comité, d'après l'arrêté royal qui l'a institué, doit être consulté sur toutes les questions qui intéressent la prospérité du chemin de fer de l'État; et il fait ressortir, qu'envisagés dans le pays comme les conseillers du Gouvernement, relativement à ce grand service public, ses membres ont une large part de responsabilité dans les mesures prises pour l'assurer.

Il fait connaître ensuite qu'un acte important a été posé, il y a quelques semaines, sans la participation du comité; acte qui a été rendu public sous la forme d'un simple avis inséré au *Moniteur* du 13 octobre dernier.

Il tient à en entretenir le sous-comité afin qu'il soit bien constaté, dans les procès-verbaux, que la responsabilité que cet acte entraîne ne peut atteindre le comité.

L'administration précédente, continue M. le Président, a consenti à la cession du chemin de fer de Namur à Liège à la puissante compagnie française du Nord. Cette cession a préparé une lutte formidable à l'administration des chemins de fer en Belgique. Son devoir était d'atténuer, autant que possible, les mauvais effets qui allaient résulter du transit direct, de France en Allemagne, par Charleroy et Namur. L'avis inséré au *Moniteur* semble établir que l'administration belge a tout cédé, et n'a rien fait dans l'intérêt du chemin de fer de l'État (2).

Constatons d'abord que ce transit, au lieu de s'effectuer sur 197 kilomètres des

(1) M. le Ministre a reçu de l'administration les réponses indiquées en note, aux observations contenues dans cette partie du procès-verbal.

(2) Ce n'est pas seulement le chemin de fer de Namur à Liège, mais aussi celui de Charleroy à Erquelines qui a été cédé à la Compagnie du Nord, alors que cette Compagnie avait obtenu, préalablement, en France, la concession du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin et de Saint-Quentin à Erquelines.

Le but de ces diverses concessions demandées et obtenues par la Compagnie du Nord n'a jamais été un mystère. Ce but, hautement annoncé et ouvertement déclaré, a été de créer entre Paris et Cologne une ligne plus directe que celle par Bruxelles, afin de neutraliser la concurrence de la ligne de Strasbourg qui menaçait d'enlever tout le transit par la Belgique vers l'Allemagne. Une fois ces concessions obtenues par le Nord, il n'y avait pas à en atténuer les effets bons ou mauvais.

chemins de fer de l'État, ne s'effectue plus maintenant que sur 37 kilomètres; que ce transit a produit, en 1884, 698,928 francs (1).

L'administration ne pouvait pas entraver le transit par Namur, mais qu'est-ce qui l'obligeait :

1°. D'augmenter la dépense avec le nombre des trains entre Charleroy et Namur? (Il y en avait, en effet, 3 vers Namur et 4 vers Charleroy qui faisaient à peine leurs frais; total 9. Les convois ont été portés à 12 parmi lesquels figurent deux trains à grande vitesse. L'augmentation de dépense qui résultera de cette augmentation du nombre des convois sera, en calculant à raison de fr. 2-41 par kilomètre sur un parcours de 37 kilomètres, de fr. 97,641-15 par an);

2°. De bouleverser les heures de départ des convois entre Verviers et Bruxelles, pour ne pas gêner les convois français?

Qu'est-ce qui obligeait l'administration à prêter les mains à la concurrence que le chemin de fer du Nord se propose de faire, même pour le mouvement intérieur du pays, sur nos propres lignes?

Rien n'est saisissant comme des faits :

C'est ainsi que la coïncidence qui existait entre l'arrivée des convois d'Allemagne à Bruxelles à 2 heures 45 minutes et le départ pour Paris à 3 heures de relevée a été supprimée. Le train allemand arrive 1 heure 1/2 plus tard; l'arrivée de la correspondance d'Allemagne est retardée de 1 heure 1/2. Le voyageur est ainsi obligé de prendre la direction de Namur, pour se rendre à Paris, par suite de la mesure prise par l'administration belge (2).

(1) Il y a erreur dans le calcul des parcours : le transit par Erquelines parcourt en Belgique	
de Charleroy à Namur	57 kilomètres
de Liège à Herbesthal	40 —
	77
Total	77 kilomètres

et non pas 37 kilomètres.

(2) M. le Président reconnaît que l'administration ne pouvait entraver le transit par Namur. Dès lors ce qu'il y avait de plus simple et de plus rationnel n'était-ce pas d'appliquer à la ligne de Charleroy, les conditions en vigueur sur la ligne de Quiévrain et qui n'ont jamais donné lieu à critique : c'est-à-dire que l'administration belge se chargât de la traction des trains français entre Charleroy et Namur en percevant la recette afférente à cette partie du parcours? Quant à l'augmentation des trains sur cette section, aucune administration ne soutiendra, certes, qu'il eût fallu subordonner les trains internationaux aux trains locaux; eût été là entraver le transit sans profit aucun.

Mais cette augmentation provient surtout de ce que l'administration belge a tenu à modifier le moins possible son service intérieur, jusqu'à ce que l'expérience lui eût démontré le parti qu'elle pourrait tirer des trains français. Ainsi, sauf le premier départ de Namur qui avait été fixé à 3 heures 40 minutes au lieu de 6 heures, c'est le premier de Braine-le-Comte qui avait été fixé à 5 heures au lieu de 5 heures 45 minutes, aucun changement n'a été apporté ni aux heures ni aux coïncidences du service intérieur sur la ligne du Midi. Et comme depuis le 1^{er} décembre les deux départs ci-dessus ont été rétablis, aux mêmes heures qu'avant l'ouverture d'Erquelines, et que le départ de 7 heures du soir de Namur a été supprimé, tout le service français sur la ligne de Charleroy à Namur se borne au passage des deux express entre Paris et Cologne.

Quant à ce que M. le Président appelle le bouleversement des heures de départ entre Verviers

C'est ainsi que les voyageurs de Braine-le-Comte et de ses environs sont obligés de partir, en hiver, à 5 heures du matin pour Namur ; l'heure de départ a été avancée pour ne pas gêner les convois français ⁽¹⁾.

Les heures de départ et le nombre des convois arrêtés par l'administration belge elle-même sont combinés de manière à ce que la compagnie du Nord a pu faire connaître au public, par d'énormes affiches, système de publicité dont n'use guère l'administration belge ⁽²⁾ :

1°. Que le train de Paris arrivant à Liège à 10 heures du matin, y trouve une correspondance pour Louvain, etc. ⁽³⁾ ;

et Bruxelles, loin d'avoir été opéré au point de vue du service français, il est le résultat d'un engagement pris, depuis longtemps, envers le gouvernement prussien, dans le but de conserver à la Belgique le transit si important de toute la correspondance de l'Allemagne et des pays au delà, pour l'Angleterre et les États-Unis et réciproquement.

A cet effet, le train express, qui partait de Berlin à 5 heures, c'est-à-dire avant l'arrivée de la correspondance de Vienne, Stettin, Varsovie, etc., devait être fixé à 6 heures 30 minutes du soir pour arriver à Dèutz à 8 heures du matin, repartir de Cologne à 9 heures 45 minutes et arriver à Ostende à 6 heures 45 minutes du soir et à Londres à 4 heures 30 minutes du matin ; la correspondance entrait ainsi dans la première distribution.

Mais comme, d'un autre côté, le gouvernement prussien tenait beaucoup au maintien du train de jour de Cologne à Paris et que l'administration belge s'était toujours refusée à organiser à une heure et demie d'intervalle deux express, l'un pour Paris, l'autre pour Londres, il fut convenu que la modification ci-dessus serait retardée jusqu'à l'ouverture de la ligne d'Erquelines par laquelle l'express de Cologne pour Paris pourrait effectuer le trajet en un jour, en partant à la même heure que l'express pour Londres.

C'est donc un intérêt très-sérieux et non point la crainte de gêner les convois français qui a décidé l'administration à modifier son service entre Verviers et Bruxelles : il n'est pas exact d'ailleurs de dire que cette modification ait eu pour effet de supprimer la correspondance de Cologne pour Paris, puisqu'au contraire cette correspondance a été maintenue par un train ordinaire qui prend les trois classes de voitures et qui, en desservant toutes les stations de la ligne, au grand avantage du pays, arrive encore à Bruxelles à 2 heures 5 minutes, c'est-à-dire à la même heure que l'express établi précédemment.

⁽¹⁾ Le départ de 5 heures du matin de Braine-le-Comte, critiqué par le M. le Président, avait lieu précédemment à 5 heures 45 minutes, heure à laquelle il est d'ailleurs rétabli depuis le 1^{er} décembre. Ce convoi a toujours existé dans ces conditions afin de permettre la remise la plus prompte, à Charleroy et à Namur, de la correspondance apportée par le train de nuit de Paris. Il a toujours été vivement réclamé par les habitants des localités intermédiaires qui ont un grand intérêt à arriver à Charleroy pour le marché. Les voyageurs de Braine-le-Comte et des environs sont d'ailleurs encore un départ à 8 heures ; ils ne sont donc obligés de partir à 5 heures que pour autant que cela leur convienne.

⁽²⁾ Nous faisons à chaque changement de service un tirage de 6,500 affiches et 1,500 livrets ; les affiches sont distribuées à profusion dans les hôtels et établissements publics et placardées dans toutes nos stations aussi bien que dans celles des chemins de fer en relation avec celui de l'État. C'est probablement parce qu'on est habitué à les voir qu'on y fait moins d'attention.

⁽³⁾ Il est bien évident que les trains français arrivant à Liège doivent y trouver toutes les correspondances desservies par les trains de l'État. Les habitants des localités entre Namur et Liège se plaignent encore vivement de n'en avoir pas d'assez bien établies. Toutes les conventions ont eu jusqu'à présent pour but de mettre les trains des sociétés en relation avec ceux de l'État. Si l'administration voulait s'y opposer elle ne résisterait pas aux réclamations.

2°. Que le train partant de Liège à 4 heures du matin, trouve à Charleroy une correspondance pour Bruxelles, Mons, Tournai et Quiévrain (1).

Ces affiches persuadent, à Cologne, aux voyageurs, que la voie la plus directe, pour aller à Bruxelles, est le chemin de la compagnie (2).

D'ailleurs, dans bien des cas, la route par Namur est la plus courte et la moins coûteuse ; le service est organisé pour produire ce résultat.

Ainsi, un voyageur arrivant à Liège, à 4 heures du matin, et voulant aller à Valenciennes, y arrive à 10 heures 20 minutes par le service de la compagnie comme par le service de l'État ; il arrive à la même heure à Braine-le-Comte, à Mons, à Quiévrain, n'importe la direction qu'il prendra ; mais voici ce qui lui fera préférer la route de la compagnie, par Namur : par la route de la compagnie, il paye 14 francs ; par celle de l'État, fr. 18-50, plus une voiture pour traverser Bruxelles. Il a, en outre, par cette dernière voie, la crainte de manquer le convoi partant de la station du Midi.

Le voyageur partant à 4 heures du matin de Liège pour aller à Tournai, préférera le chemin de la compagnie à celui de l'État parce que, par celui de la compagnie il arrivera à 10 heures 33 minutes et payera fr. 16-50, tandis que par celui de l'État il payera fr. 20-80 et n'arrivera qu'à 12 heures 20 minutes.

Si ce voyageur se propose d'aller à Calais, il arrivera à destination à la même heure par les deux voies ; mais par la voie de la compagnie il payera fr. 18-10 et par la voie de l'État fr. 19-30.

Le convoi partant de Liège à 9 heures 45 minutes donne le monopole des voyageurs allant vers Ath, Tournai, Courtrai, Mouscron et Lille, à la compagnie du Nord. Par la voie de la compagnie, on arrive à Lille à 6 heures du soir ; par celle de l'État à 9 heures 23 minutes.

Un convoi arrive de Namur à Liège à 12 heures 55 minutes. Le voyageur partant de Tournai qui usera de ce train payera fr. 16-50. Si, en partant cinq minutes plus tard, il prend la voie de l'État, il payera 21 francs, en passant par Gand. Il ne pourra se rendre à Liège, par Bruxelles, car le convoi de Liège est parti avant qu'il puisse arriver à la station du Nord.

Il en est de même des voyageurs partant de Quiévrain.

Un dernier convoi arrive à 8 heures du soir à Liège, en correspondance avec Calais, Lille, Tournai, Quiévrain, Mons, Braine-le-Comte. Le voyageur qui prend ce convoi paye 14 francs jusqu'à Liège ; s'il veut se rendre à Liège par Bruxelles, il payera 15 francs et n'arrivera qu'à 8 heures et demie.

M. le Président termine ses observations en exprimant l'opinion qu'il résulte des faits qu'il vient de signaler que les modifications apportées aux heures de

(1) Il n'a rien été changé au service de Charleroy vers Braine-le-Comte. Par conséquent, les trains venant de Liège et de Namur y trouvent naturellement les correspondances qui existaient avant l'ouverture d'Erquelines.

(2) Il est difficile de comprendre pourquoi le voyageur, à Cologne, se laisserait persuader par les affiches françaises plutôt que par les affiches belges ou rhénanes, quand les unes et les autres indiquent les heures de départ et d'arrivée à toutes les destinations.

départ et au nombre des trains, enlèveront au chemin de fer de l'État plus que le transit international, qu'elles le priveront d'autres recettes qu'il était en droit de garder; que le chemin de fer de l'État était en droit d'obtenir des compensations, au moins pour les grandes facilités accordées au transit par Namur. Il fait remarquer que c'est ainsi que les compagnies procèdent entre elles, à l'étranger (1).

M. MASUI déclare que comme il s'attendait, d'après l'ordre du jour de la séance, à ce que l'on examinât la combinaison des heures de départ des convois, en vigueur depuis le 21 octobre dernier, il a prié M. l'inspecteur en chef Strens, qui s'occupe plus spécialement de cette partie du service, de se tenir à la disposition du sous-comité pour lui donner, à cet égard, toutes les explications qu'il pourrait désirer. Il demande, en conséquence, au sous-comité de vouloir bien entendre ce fonctionnaire.

Des membres font observer que le sous-comité ne discutera que la question de principe, sans entrer dans le détail des faits, et qu'en conséquence la présence de M. Strens serait inutile.

Une discussion s'engage toutefois sur la possibilité d'aller encore d'Allemagne à Paris par Bruxelles. Il résulte des explications échangées à ce sujet, que l'observation de M. le Président ne s'applique pas au voyageur qui, arrivant de Cologne à Bruxelles à 2 heures 5 minutes, peut continuer pour Paris à 3 heures; mais à celui seulement venant de Berlin: ce voyageur ne peut arriver à Bruxelles

(1) Dans tous les cas où par une direction quelconque la route sera la plus courte et la moins coûteuse, il sera pour ainsi dire impossible d'empêcher le voyageur de la prendre. Il n'est pas exact de dire que le service ait été organisé pour produire ce résultat, puisque rien n'a été modifié dans les heures de départ et de correspondance de la ligne du Midi.

L'administration de l'État a dans son exploitation deux intérêts à ménager: le sien d'abord naturellement, et puis celui du voyageur dont M. le Président semble faire très-bon marché. Alors même qu'elle chercherait à sacrifier le second, elle n'y réussirait pas, le voyageur étant toujours libre de prendre la direction qui lui convient. C'est en améliorant son service que l'État doit chercher à combattre la concurrence, et sous ce rapport, l'avantage nous reste, puisque par la direction de Namur, le voyageur doit changer quatre ou cinq fois de convoi, et s'expose autant de fois à manquer la coïncidence.

Au surplus, les exemples cités sembleraient démontrer que la construction de la ligne de Namur à Liège était chose utile et nécessaire, et que, sous ce rapport, l'État a eu tort d'en abandonner la concession.

Ces exemples contiennent, du reste, différentes erreurs tant sous le rapport des prix que sous le rapport du parcours. Ainsi, il n'est nullement nécessaire que le voyageur de Liège pour Tournai passe par Gand. Autant vaudrait le faire aller par Bruges et la ligne de la Flandre occidentale, alors qu'en passant par Bruxelles il arrive aussi à 10 heures 55 minutes et paye beaucoup moins.

Le prix indiqué dans les deux directions de Liège à Calais est évidemment le résultat d'une erreur, puisque de Bruxelles à Calais seulement on paye déjà fr. 23-40.

Il semble inutile d'après ce qui vient d'être dit de rencontrer un à un tous les exemples mentionnés à titre de grief contre l'administration.

Il suffira sans doute de rappeler que rien dans le service belge n'a été modifié au point de vue des facilités à accorder aux trains français; et quant aux compensations que l'administration serait en droit d'obtenir, il est à regretter que M. le Président ne se soit pas expliqué davantage sur la nature de ces compensations et de ces droits.

qu'à 3 heures 50 minutes, c'est-à-dire après le départ du train de Paris, de la station du Midi.

M. MASUI répond ensuite, que les faits contre lesquels M. le Président s'élève, ne sont que la conséquence inévitable et nécessaire de la concession des lignes de Charleroy à Erquelines et de Namur à Liège; que le jour où l'on a concédé ces lignes, on devait savoir qu'il en résulterait pour le chemin de l'État, une diminution de recette de plus de 900,000 francs.

Il rappelle que primitivement le chemin de fer de Namur à Liège ne devait pas être aussi intimement lié au chemin de fer de l'État; qu'il devait y avoir, en effet, une solution de continuité, et à Namur et à Liège; mais par une loi postérieure à celle qui a autorisé la concession, les Chambres ont décidé que cette ligne concédée pénétrerait jusque dans les stations de l'État, à Namur et à Liège.

L'honorable membre a appelé, à cette époque, l'attention du Gouvernement sur les conséquences qui devaient résulter, pour le chemin de fer de l'État, du raccordement complet de cette ligne concédée, au réseau de l'État. Mais ses observations n'ont pas été écoutées. Il ne croit pas que l'on puisse se soustraire maintenant aux conséquences forcées, rigoureuses des actes posés en faveur des compagnies concessionnaires de ces lignes.

M. Masui croit d'ailleurs que M. le Président n'a pas examiné la question à son véritable point de vue. La lutte n'est point entre la ligne de Paris vers l'Allemagne septentrionale, par Erquelines, Charleroy et Namur, d'une part, et la ligne par Quiévrain et Bruxelles, d'autre part, mais bien entre la première et le chemin de fer de Paris à Strasbourg. La situation est telle aujourd'hui, que l'on va de Paris à Berlin en vingt-huit heures par Erquelines, et en vingt-neuf heures par Strasbourg; et que tout ce que la compagnie du Nord fera pour améliorer et accroître le transit par sa ligne, sera fait également dans l'intérêt de l'État.

M. Masui répète que la concurrence, par Bruxelles, à la ligne d'Erquelines est impossible, à raison de la trop grande différence dans les distances, par les deux directions; et cela est si vrai qu'il se propose même de demander la suppression complète de la correspondance par Bruxelles, à partir du 1^{er} décembre prochain. On pourra alors, au lieu de maintenir à sept heures du matin, le départ du train de Paris pour Bruxelles, le reculer jusqu'à neuf heures, au grand avantage des voyageurs.

M. Masui termine en faisant remarquer que les arrangements pris avec la compagnie du Nord sont essentiellement révocables et que si l'on pense qu'ils ne doivent pas être maintenus, le Gouvernement est libre de dénoncer la convention qui règle aujourd'hui ses rapports avec cette compagnie.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP a également examiné la question dont M. le Président vient d'entretenir le sous-comité; il a recherché quelles pouvaient être les pertes que le nouveau service sur la ligne de Saint-Quentin à Charleroy et de Charleroy à Namur, tel qu'il est établi, pouvait faire subir à l'État, et il est forcé de dire qu'il a été effrayé des résultats auxquels il est arrivé. Le chemin de fer de l'État ne perdra pas seulement, pour la majeure partie, le transit franco-belge-rhénan, qui a produit, en 1854, 700,000 francs environ, mais aussi une notable partie des transports figurant sous les rubriques : services franco-belge et belge-rhénan; et ainsi que M. le Président vient de le démontrer, des transports intérieurs

que le chemin de fer de l'État pouvait considérer comme lui étant acquis sans contestation.

L'honorable membre croit donc devoir également exprimer son opinion sur cette affaire dont les conséquences, au point de vue de l'avenir du chemin de fer de l'État, lui paraissent extrêmement graves.

Le principe du monopole (le mot ne doit pas effrayer), dit M. de Brouwer de Hogendorp, a été, jusqu'ici, la base de notre exploitation. Je sais que la Législature y a porté atteinte, en concédant plusieurs lignes, qui doivent venir faire concurrence au chemin de fer de l'État ; mais ce principe, l'administration l'avait maintenu jusqu'ici ; elle s'était constamment opposée aux prétentions de ceux qui réclamaient l'expédition des marchandises par la voie la plus courte. Aujourd'hui on y renonce subitement, et cela en faveur d'une compagnie étrangère, et on y renonce sans poser aucune condition.

Le principe de la libre concurrence est généralement inadmissible en matière de chemin de fer, mais il l'est encore moins en Belgique que partout ailleurs, à cause du principe qui a présidé au tracé de nos lignes.

En formant le réseau belge on n'a pas cherché la ligne la plus courte entre deux points extrêmes ; la ligne a été tracée de manière à la faire passer par tous les centres importants de population. Il en est résulté des détours et, par conséquent, des inconvénients ; mais ces détours étaient prescrits par la nature même de l'entreprise qui n'était pas faite dans l'intérêt de telle ou telle localité, mais était une œuvre nationale devant profiter au plus grand nombre possible. S'il en avait été autrement, on n'aurait pas fait passer, par exemple, la ligne de l'Est par Malines, Louvain, Liège, Verviers ; une route commerciale d'Anvers vers l'Allemagne aurait laissé ces villes de côté. Il en est de même de toutes nos autres lignes.

Si maintenant on admet le principe de concurrence ; si, pour abrégé les distances, on continue à accorder des concessions de lignes directes entre des localités que le réseau national relie entre elles par certains détours, la ruine du chemin de fer de l'État est imminente.

C'est à ce point de vue que je blâme plusieurs des concessions qui ont été faites, et c'est pour ce motif qu'à la Chambre, j'ai presque toujours refusé mon vote aux demandes de concession. C'est à ce point de vue aussi que je regrette la remise des chemins de fer de Charleroy à Erquelines et de Namur à Liège, entre les mains de la compagnie du Nord.

Il m'était arrivé déjà, à plusieurs reprises, d'exprimer des craintes au sujet de l'influence fâcheuse que la remise de ces lignes au chemin de fer du Nord, jointe à l'établissement du chemin de fer de Paris à Saint-Quentin, exercerait sur nos recettes, mais je ne m'étais pas attendu à ce que le préjudice fût aussi considérable.

Aussi longtemps que l'administration restait fidèle au principe qu'elle avait si vaillamment défendu contre les envahissements des compagnies belges, il me semblait que nous pouvions perdre une partie des recettes que nous rapporte le service franco-belge-rhénan, mais que nous conserverions au moins, tout entières, les autres recettes dont nous étions en possession.

Aujourd'hui, je vois, avec une peine profonde, que l'administration croit devoir suivre d'autres règles ; elle entre dans une voie désastreuse : non-seulement, elle renonce au principe de monopole, sans lequel notre chemin de fer ne peut pas

vivre, mais elle ouvre la porte à tous les envahissements, et ce qui est plus, elle aide à les accomplir.

Il me semble qu'il aurait dû lui suffire de laisser effectuer ce qu'elle ne pouvait plus éviter; le mal était déjà assez grand par lui-même. Au surplus, je crois qu'il était dans les pouvoirs de l'administration de mitiger ce mal.

Je viens de dire que la porte est ouverte à tous les envahissements : ce qui a été fait pour le chemin de fer du Nord aura les suites les plus fâcheuses. Ce qu'on a fait pour la compagnie du Nord, il faudra le faire pour toutes celles dont la concurrence nous menace; après ce qui vient d'être fait, il est impossible que l'on n'adopte pas immédiatement le principe de la plus courte distance avec toutes ses conséquences ruineuses; on a donné à l'intérêt local une arme à laquelle on ne saurait résister.

La faute commise me semble d'autant plus grande que l'administration avait en son pouvoir le moyen d'amoindrir le mal inhérent à la cession, au chemin de fer du Nord, de la ligne d'Erquelines et de celle de Namur à Liège.

Je ne dis pas qu'il eût fallu se mettre en hostilité ouverte avec la compagnie du Nord, entraver son trafic, en rendant difficile le parcours de notre section de Charleroy à Namur à ses voyageurs et à ses marchandises, en empêchant la coïncidence de ses trains avec les nôtres; mais au moins aurait-il fallu profiter des moyens que nous avons entre nos mains pour empêcher le détournement que la compagnie ne pouvait manquer, si nous ne nous mettions sur nos gardes, d'essayer d'obtenir à notre détriment.

Nous avons entre nos mains le pouvoir de forcer la compagnie à faire, avec nous, un partage équitable de la matière des transports et de lui faire reconnaître le principe de ce monopole du trafic qu'un intérêt politique et économique du premier ordre nous commande de conserver dans la zone du réseau du chemin de fer de l'État.

L'administration n'a pas usé de ce pouvoir et je regrette profondément, pour l'avenir de notre chemin de fer, qu'elle ne l'ait pas fait ⁽¹⁾.

(1) Quant à l'argumentation de M. de Brouwer de Hogendorp au sujet du principe de la plus courte distance que l'administration aurait complètement abandonné, suivant lui, il est à remarquer que l'application de ce principe est impraticable en ce qui concerne les voyageurs.

En ce qui concerne les marchandises, quoi qu'en dise M. de Brouwer de Hogendorp, l'administration est restée fidèle à ses principes et n'a cédé à la compagnie du Nord que ce qui avait été offert depuis plusieurs années à la société de Namur à Liège, c'est-à-dire les transports pour lesquels le détour par les lignes de l'État avait pour effet de repousser la marchandise. Oserait-on soutenir, par exemple, que l'administration aurait dû se réserver les transports de Charleroy pour Liège par Malines, parcours de trente-sept lieues, alors qu'il y en a dix-huit par la ligne de Namur à Liège? Mais à côté de l'intérêt de l'administration, il y a celui du commerce qui ne se soumettrait pas à de pareilles exigences. Et d'ailleurs, l'on ne fait pas de conventions avec des conditions semblables.

La question est de savoir s'il n'y a pas avantage à faire beaucoup de transports sur un parcours moindre, que d'en faire très-peu sur un parcours plus long.

L'administration est d'avis que tout en repoussant, d'une manière générale, le principe de la plus courte distance, il ne faut cependant pas aller jusqu'à rendre les transports impossibles.

Elle maintient que ce qui a été fait sous ce rapport avec la Compagnie du Nord est dans l'intérêt des deux parties contractantes et du commerce et peut être fait, dans les mêmes limites bien

M. de Brouwer de Hogendorp s'étonne enfin, que le Gouvernement n'ait pas cru devoir consulter le comité sur une affaire aussi grave. L'arrêté qui nous a institués, dit-il, stipule que le Ministre nous soumettra tout ce qui peut intéresser la prospérité du chemin de fer, et cependant le Gouvernement prend, avec la compagnie du Nord, des arrangements qui doivent nous enlever un million et peut-être un million et demi de recettes, sans qu'il en dise un mot au comité.

L'honorable membre croit que le sous-comité doit exprimer au Ministre le regret que le comité n'ait pas été consulté sur ces arrangements.

M. MASUI dit de nouveau que toutes ces observations auraient dû se produire au moment où il s'agissait de concéder les lignes de Charleroy à Erquelines et de Namur à Liège; que l'administration ne peut pas être rendue responsable des conséquences forcées des faveurs accordées à ces concessions par la Législature, et que, d'ailleurs, voulût-elle les empêcher d'avoir lieu, elle serait impuissante à le faire.

Il engage de nouveau les membres du sous-comité à examiner la question à son véritable point de vue; c'est-à-dire la concurrence pour le transit franco-allemand entre la voie de Paris à Cologne par Erquelines, Charleroy, Namur et Liège et la ligne de Paris à Strasbourg.

M. DOLEZ a très-vivement combattu à la Chambre, le projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder la ligne de Charleroy à Erquelines, en signalant alors ce qui est malheureusement arrivé aujourd'hui. Il a dit, à cette époque, que cette concession combinée avec celle du chemin de fer de Namur à Liège serait pour le chemin de fer de l'État la perte du transit. Mais pour cela même, l'honorable membre est forcé d'avouer, à son grand regret, que le Gouvernement doit subir aujourd'hui les tristes conséquences de la faute qu'il a commise en 1845. Il croit que le Gouvernement doit agir loyalement envers les compagnies concessionnaires de ces lignes, et qu'il ne peut pas chercher à leur enlever les conséquences légitimes des contrats qu'il a faits avec elles. Sous ce rapport donc, tout en s'associant aux principes que M. de Brouwer de Hogendorp vient d'exposer, il ne peut pas partager sa manière de voir quant à la conduite que le Gouvernement devrait tenir vis-à-vis de la compagnie du Nord.

M. Dolez fait connaître ensuite, qu'il est venu à la séance du sous-comité, dans le but d'appeler son attention sur un acte que le Gouvernement paraît vouloir poser et qui porterait de nouveau une grave atteinte aux intérêts du chemin de fer de l'État.

Ce que le Gouvernement a fait, en 1845, dit l'honorable membre, il est disposé à le faire de nouveau. Voici le fait :

Le Gouvernement a concédé une ligne allant du Centre à Erquelines. Une disposition des cahiers des charges de la concession a prévu le cas où ce chemin de fer, au lieu de se raccorder à celui de l'État, à Manage, irait aboutir à la station des Écaussines.

entendu, avec toutes les sociétés concurrentes, sans ouvrir pour cela la porte à tous les envahissements et sans proclamer le moins du monde le principe de la plus courte distance avec toutes ses conséquences désastreuses.

Or, les concessionnaires demandent aujourd'hui que cette dernière station soit prise pour point de raccordement, et cela, dans le but d'établir une ligne nouvelle, entre Paris et Bruxelles, par Saint-Quentin, Erquelines, Écaussines et Braine-le-Comte.

Si le Gouvernement donnait son approbation à un pareil projet, ainsi qu'il paraît disposé à le faire, le chemin de fer du Centre perdrait son caractère de ligne simplement industrielle pour prendre celui de ligne internationale, au grand détriment du chemin de fer de l'État de Quiévrain à Braine-le-Comte qui serait complètement abandonné pour les relations entre Paris et Bruxelles.

M. Dolez est d'avis que le comité doit s'opposer à ce qu'on dépouille ainsi le chemin de fer de l'État au profit des compagnies ; que le comité doit insister de la manière la plus énergique pour qu'un fait aussi grave que celui qu'il vient de signaler ne s'accomplisse pas sans qu'il soit consulté.

Le comité participant de la responsabilité du Gouvernement dans tout ce qui se passe d'important pour les chemins de fer, a droit à ce qu'on lui demande son avis, et sous ce rapport, dit l'honorable membre, je me joins, de la manière la plus formelle, aux regrets exprimés par M. de Brouwer de Hogendorp.

M. LE PRÉSIDENT s'est également opposé, à la Chambre, à la concession des chemins de fer d'Erquelines à Charleroy et de Namur à Liège. Il rappelle à M. Dolez que le Gouvernement a répondu aux craintes qu'il a exprimées alors, que le chemin de fer de l'État n'avait rien à redouter de la concurrence de ces lignes, isolées l'une de l'autre et se trouvant entre les mains de compagnies différentes. Il croit que si la Chambre avait pu supposer qu'on céderait plus tard ces lignes à la puissante compagnie du Nord, elle n'aurait pas accordé ces concessions, et que les conséquences de cette cession tombent donc en dehors du contrat de concession.

M. le Président croit, d'un autre côté, que M. de Brouwer de Hogendorp a très-bien fait ressortir que le Gouvernement aurait pu demander des compensations en retour des facilités qu'il accordait à la ligne du Nord pour son transit vers l'Allemagne.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP n'a qu'un mot à répondre aux observations de M. Dolez. Il ne voudrait pas que le Gouvernement cherchât à enlever à la Compagnie du Nord les transports auxquels elle peut prétendre, mais il n'admet pas que la Compagnie ait droit à d'autres transports que ceux qui se trouvent sur la ligne internationale ; il n'admet pas que la Compagnie du Nord puisse prétendre à des transports qui se trouvent dans la zone d'action du chemin de fer de l'État.

Quelques observations sont encore échangées sur cette question, entre plusieurs membres.

La discussion étant épuisée, M. le Président met aux voix la résolution suivante :

Le sous-comité exprime le regret que le Gouvernement ait passé, avec la Compagnie du Nord, une convention réglant les relations de service entre le chemin de fer de l'État et le chemin de fer du Nord, par Erquelines, Charleroy, Namur et Liège, sans avoir consulté, à cet égard, le comité.

Elle est admise à l'unanimité moins une abstention.

Ont pris part au vote : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Dolez, Élias, Loos et Quoilin.

M. Masui s'est abstenu.

Avant de se séparer, le sous-comité, sur la proposition de M. de Lannoy, prie M. Masui de hâter autant que possible la communication du modèle de budget à adopter, à la commission chargée de l'examen de ce travail.

La séance est levée à 2 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 103.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 12 novembre 1853.

Ordre du jour : *Proposition de M. de Brouwer de Hogendorp concernant un programme à arrêter des diverses parties de la construction des chemins de fer.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité, abordant le premier objet à l'ordre du jour, M. le Président donne la parole à M. de Brouwer de Hogendorp.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rappelle que déjà à plusieurs reprises, on s'est plaint, dans le sein du comité, des constructions exécutées par des compagnies concessionnaires de chemins de fer, et il fait ressortir combien ces plaintes sont fondées.

Il cite, à cet égard, le chemin de fer de Dendre-Waes qu'une compagnie construit actuellement et qui deviendra pour l'État, qui doit l'exploiter, une source de dépenses extraordinaires parce que des travaux indispensables n'ont pas été imposés aux concessionnaires.

C'est ainsi, dit l'honorable membre, que le cahier des charges de la concession ne prescrit pas qu'il sera fait usage de rails à éclisses dont l'emploi aurait été d'un avantage considérable pour l'État ; et cependant ce cahier des charges a été fait à une époque où l'efficacité des éclisses était déjà reconnue par tout le monde.

C'est ainsi que l'on n'a pas imposé à la compagnie l'obligation d'employer du

gravier pour le ballastage des voies, quoiqu'on eût reconnu, depuis longtemps sur les lignes de l'État, les inconvénients résultant de la trop grande légèreté du sable qui incommode les voyageurs et détériore le matériel roulant.

C'est ainsi également que l'on n'a pas stipulé que toutes les billes à mettre en œuvre sur cette ligne concédée seraient soumises à un procédé de préparation destiné à en prolonger la durée, etc.

M. de Brouwer de Hogendorp s'occupant aussi des stations de cette ligne, dit qu'elles ne lui paraissent pas avoir été projetées par des hommes qui fussent au courant des exigences d'une exploitation; qu'elles sont, en effet, pour la plupart, mal disposées; que le service y sera difficile; et qu'il en résultera, par conséquent, un accroissement de dépense pour l'État.

M. de Brouwer de Hogendorp pense que, pour éviter que de pareils faits se renouvellent, à l'avenir, il serait utile qu'un programme donnant des règles générales pour toutes les constructions des chemins de fer, fût arrêté par le Gouvernement.

Il fait connaître qu'ensuite de l'initiative prise par les délégués du Hanovre à la réunion des chemins de fer allemands tenue à Vienne, en 1849, un programme analogue pour la rédaction duquel on a fait appel à tous les ingénieurs, a été arrêté, et est adopté maintenant par les chemins de fer de l'Allemagne. Ce programme donne des règles pour le tracé des chemins de fer, fixe les limites de pente et de rampe, la limite inférieure des rayons des courbes; indique les dispositions à adopter pour les plates-formes, les quais de débarquement, les hangars; en un mot, pour toutes les dépendances des chemins de fer.

M. de Brouwer de Hogendorp fait voir l'avantage que l'État trouverait dans l'adoption d'un pareil programme, qui non-seulement servirait de base à la rédaction des cahiers des charges pour la concession de lignes nouvelles, mais serait, en outre, fort utile pour les travaux restant à exécuter au chemin de fer de l'État.

L'honorable membre propose, en conséquence, de nommer dans le sein du sous-comité un certain nombre de membres qui seraient chargés de formuler ce projet de programme ou de code de construction des chemins de fer.

M. NERENBURGER fait remarquer que M. de Brouwer de Hogendorp vient de dire que le programme, adopté en Allemagne, a été fait par des ingénieurs, et il demande s'il ne faudrait pas que la rédaction du projet que cet honorable membre voudrait faire élaborer par des membres du comité, fût également confiée à des hommes spéciaux.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que le travail des ingénieurs allemands n'a pas été adopté par les directeurs, qu'il a été complètement refondu.

M. LE PRÉSIDENT croit, s'il comprend bien la pensée de M. de Brouwer de Hogendorp, que ce programme doit se borner à consacrer des principes généraux et que, dès lors, il n'est pas indispensable qu'il soit arrêté par des ingénieurs.

M. QUOILIN craint, si le comité fait lui-même ce travail, qu'on ne le taxe de vouloir faire de l'administration. Il lui semble qu'il serait préférable que le comité se bornât à signaler au Ministre l'utilité d'un pareil programme et à lui recommander de le faire étudier.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne craint pas, puisqu'il ne s'agit, dans ce cas-ci, que d'arrêter des principes généraux, qu'on dise, si le comité en prend l'initiative, qu'il fait de l'administration; il pense qu'on ne pourrait lui faire ce

reproche, que s'il était question de l'application de ces principes à des cas spéciaux.

M. MASUI est d'avis que le comité, dont plusieurs membres ont déjà vu beaucoup de choses en fait de chemins de fer, peut beaucoup mieux arrêter ce programme que des ingénieurs d'ailleurs très-capables, mais qui, ayant pour mission principale la construction de la route, ne sont pas toujours complètement au courant des besoins d'une exploitation. Il ne voit du reste aucun inconvénient à l'adoption de la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp.

M. QUOILIN insiste sur l'observation qu'il a présentée. Il ne conteste pas la compétence du comité, mais il craint qu'on ne lui reproche de vouloir s'immiscer dans l'administration, et il a de bons motifs pour le craindre. Il persiste donc à croire qu'il suffirait d'appeler l'attention du Ministre sur ce que les cahiers des charges présentent d'incomplet et sur l'indispensable nécessité d'arrêter un programme des conditions à imposer aux concessionnaires, pour assurer à l'avenir la bonne construction des chemins de fer.

Diverses observations sont encore présentées dans l'un et l'autre sens, par plusieurs membres.

M. NERENBURGER croit que l'on pourrait concilier les deux opinions en admettant que le sous-comité se bornerait, quant à présent, à appeler l'attention du Ministre sur la nécessité d'arrêter le programme dont il s'agit, et lui laisserait le soin de décider si ce programme sera élaboré par le comité.

Cette manière de voir reçoit l'assentiment des autres membres du comité. En conséquence, M. le Président met aux voix la résolution suivante :

Le sous-comité appelle l'attention de M. le Ministre sur la nécessité d'insérer, à l'avenir, dans les cahiers des charges de concession de chemins de fer, des conditions qui en garantissent la bonne et complète exécution et lui signale l'utilité qu'il y aurait à arrêter un programme traçant des règles générales pour la construction de toutes les dépendances d'un chemin de fer, en lui laissant le soin d'apprécier par qui ce programme devra être rédigé.

Cette résolution est admise à l'unanimité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rappelant que M. Quoilin a déclaré tout à l'heure qu'il avait de bonnes raisons de craindre qu'on ne reprochât au comité de faire de l'administration s'il prenait l'initiative de rédiger lui-même le programme dont on vient de s'occuper, fait remarquer qu'en effet, il a déjà été dit que des membres du comité donnaient des ordres dans le service, et ajoute que ce reproche auquel M. Quoilin a sans doute fait allusion, s'appliquant à deux faits qu'il a posés, il croit devoir donner, à ce sujet, quelques explications pour que le sous-comité apprécie jusqu'à quel point il a donné des ordres dans ces circonstances.

Une femme, dit l'honorable membre, appelée à Vilvorde par une maladie grave de sa sœur, demandait que le dernier convoi du soir, celui qui part de Bruxelles à 9 heures 30 minutes, s'arrêtât à cette station, pour qu'elle pût s'y rendre encore ce jour-là. Je suis intervenu pour engager le chef de station à accéder à sa demande; j'ai dit que j'en prenais la responsabilité et que j'en écrirais immédiatement au Ministre. Le chef de station fit arrêter le convoi à Vilvorde et le jour même j'informai le Ministre de ce qui s'était passé en le priant de m'accorder un bill d'indemnité. J'ai cru pouvoir en agir ainsi, d'autant plus qu'il était à ma connais-

sance que, plus d'une fois, on avait fait arrêter des trains dans des cas analogues. Voilà pour le premier fait.

Quant au second, il se rapporte à une lettre qu'à la demande de M. Masui, j'ai écrite à M. Wilson pour lui commander deux tubes d'accouplement destinés à la machine Sharp.

Voilà les deux faits sur lesquels on se fonde pour dire que j'ai donné des ordres dans l'administration; je demande qu'il en soit fait mention au procès-verbal de la séance.

M. QUOILIN croit qu'il était dans la pensée de M. de Brouwer de Hogendorp, de déclarer que quand il a engagé le chef de station de Bruxelles à faire arrêter un convoi à Vilvorde, il n'est pas intervenu, en sa qualité de membre du comité consultatif; que, comme simple particulier, il aurait agi de même.

M. MASUI trouve que M. de Brouwer de Hogendorp ne doit attacher aucune importance à ce que l'on peut dire dans le personnel sur les faits qu'il vient de rappeler. Il confirme particulièrement le second de ces faits et ajoute qu'il a demandé lui-même à M. de Brouwer de Hogendorp d'écrire à M. Wilson comme un service à rendre à l'administration.

Cet incident est clos.

M. MASUI expose que pour garder, à Malines, un certain nombre d'ouvriers menuisiers qu'il faudrait renvoyer à défaut d'ouvrage, il a demandé au Ministre de pouvoir construire à l'arsenal cinquante wagons fermés pour le transport de marchandises en douane, et dix wagons à bagages; qu'il faudrait, à cet effet, modifier la répartition de la partie disponible du crédit de 9 millions, admise en dernier lieu par le sous-comité, en ajournant l'achat de deux locomotives pour la traction des convois express, et en diminuant la somme réservée pour les travaux de la station de Liège; que le Ministre est disposé à accueillir cette proposition, mais qu'il désire cependant, avant d'y donner suite, connaître, à cet égard, l'avis du sous-comité.

M. Masui prie donc le sous-comité de vouloir bien délibérer sur cet objet. Il ajoute qu'il a communiqué sa proposition à M. de Brouwer de Hogendorp et que cet honorable membre est d'avis qu'il convient de l'adopter.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP appuie cette proposition. Il fait remarquer qu'il serait impossible que l'État renvoyât des ouvriers à l'entrée de l'hiver, alors qu'il engage toutes les administrations communales à chercher le moyen de procurer de l'ouvrage à la classe ouvrière.

Il pense que l'on peut, sans inconvénients, ajourner la commande de deux des machines destinées à la traction des trains express, parce qu'en tout état de choses, il faudra déjà un temps assez long avant que les cinq premières puissent être livrées.

M. DE MAN D'ATTENRODE exprime la crainte qu'au printemps prochain, on ne fasse valoir d'autres motifs pour retenir ces ouvriers, et que l'année prochaine on ne se trouve exactement dans la même situation. Adversaire de l'exécution des travaux par l'État, il croit devoir faire cette observation; mais moyennant cette réserve, il est prêt à s'associer, eu égard aux circonstances, à un vote favorable à la proposition de M. Masui.

M. LE PRÉSIDENT votera également pour la proposition non pas en considération

du principe admis par le comité au sujet des travaux du chemin de fer, mais à raison des circonstances où l'on se trouve. Lorsque toutes les communes se proposent de faire des sacrifices pour donner de l'ouvrage aux ouvriers, il serait extrêmement regrettable, dit M. le Président, que le Gouvernement en renvoyât un certain nombre du chemin de fer.

A la suite de ces observations, le sous-comité émet, à l'unanimité, un avis favorable à la proposition de M. Masui.

Ont pris part au vote : MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Loos, Masui, Nerenburger et Quoilin.

La séance est levée à 1 heure $\frac{3}{4}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 104.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 12 novembre 1855.

Ordre du jour : *Rapport de M. de Brouwer de Hogendorp, sur le projet d'institution d'une agence de subsistances pour les ouvriers du chemin de fer de l'État.*

La séance est ouverte à 1 heure, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité abordant son ordre du jour, M. le Président accorde la parole à M. de Brouwer de Hogendorp.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne lecture du rapport qui lui a été demandé par le sous-comité, ensuite de la proposition qu'il a faite, dans une séance précédente, d'instituer, à Malines, une agence de subsistances pour les ouvriers des chemins de fer de l'État.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MESSIEURS,

» J'ai eu l'honneur de vous proposer, dans une de nos dernières séances, de conseiller à M. le Ministre l'établissement d'une agence de subsistances pour les besoins des ouvriers des chemins de fer de l'État.

» Vous avez accueilli ma proposition et vous avez bien voulu me charger de vous indiquer les moyens pour la réalisation d'une institution de cette espèce.

» Ce n'est donc plus qu'en passant que je dirai quelques mots de l'utilité d'une pareille agence.

» Deux mesures propres à atténuer, en temps de cherté, les souffrances des classes laborieuses se présentent à la pensée ; c'est l'augmentation de salaire d'un côté, c'est l'économie dans les dépenses, de l'autre.

» Convient-il d'avoir recours à ces mesures pour venir en aide aux ouvriers employés à nos chemins de fer ?

» Je pense que la première est indispensable ; mais elle l'est moins parce que l'équilibre entre le prix des subsistances et le salaire se trouve rompu, que pour d'autres raisons que je vais brièvement exposer.

» Pour plusieurs catégories de travaux, le salaire est moins élevé dans les ateliers de l'État que dans les grandes usines de l'industrie privée. Il y a, selon moi, un grand mal inhérent à cet état des choses, et je n'hésite pas, pour ma part, à le considérer comme une des causes de la cherté excessive de notre production. Peu de mots sont nécessaires pour expliquer cette conséquence. Le taux du salaire est déterminé par deux circonstances : la demande du travail et l'aptitude du travailleur. Grâce à Dieu, des besoins extraordinaires ont amené, dans les usines de construction du pays, une demande plus forte de la main-d'œuvre ; le prix du service des ouvriers s'en est trouvé favorablement affecté. L'État, au lieu de se soumettre à la loi générale, a voulu maintenir l'immobilité de son tarif ; la moyenne du prix de la journée, dans nos ateliers de locomotives, est aujourd'hui pour les ajusteurs et les tourneurs, de fr. 2-60 ; il n'est que de fr. 1-90 dans les ateliers de voitures. Pour les chaudronniers, le salaire moyen est de fr. 2-20 et de fr. 2-80 pour les forgerons. Le prix de la journée dans les ateliers de l'industrie privée est en moyenne pour les ajusteurs et les chaudronniers de fr. 3-50, pour les tourneurs de fr. 3-25 et pour les forgerons de fr. 3-75.

» Ces différences énormes déterminent, dans les ateliers de l'État, la désertion d'un grand nombre d'ouvriers et cette désertion a lieu précisément parmi les meilleurs, parce que leur habileté leur permet de vendre leurs services à des prix plus élevés. La fixité du salaire que leur garantit l'emploi par l'État, ne suffit pas pour les faire résister à la tentation d'un plus grand gain momentané mieux en rapport avec leurs besoins. Il ne reste donc dans les ateliers de l'État que ceux qui auraient trop de difficulté à transporter leur établissement ailleurs, et ceux qui ont peu d'habileté ou peu d'application. Le travailleur, qui a acquis des aptitudes spéciales par un long apprentissage, lequel nous a coûté très-cher, nous quitte et est remplacé par un homme disposé à vendre ses services au prix du tarif, parce que ces services ne valent pas davantage.

» Telle est la cause pour laquelle les agents de la production de l'État sont inférieurs à ceux de la production de l'industrie privée, et c'est cette infériorité qui exerce une influence si fâcheuse sur le coût de notre fabrication.

» Un exemple à l'appui de cette conclusion.

» Le prix de la journée en Angleterre est le triple de celui que nous payons et cependant la main-d'œuvre coûte moins cher aux Compagnies des chemins de fer anglais qu'au chemin de fer de Belgique.

» En demandant donc que l'État augmente le taux de la journée, nous ne lui demandons pas un sacrifice, mais une soumission à la loi générale des salaires à laquelle il a eu le tort de vouloir se soustraire. Nous ne voulons pas le forcer à remplir vis-à-vis de ses travailleurs le rôle que les paroisses anglaises remplissent à l'égard de leurs indigents, en maintenant, par une charité forcée, l'équilibre indispensable entre les salaires et le prix des subsistances ; ce que nous voulons, c'est que l'État rétribue les services industriels dont il a besoin, comme ils sont rétribués par l'industrie privée, afin que l'État n'ait pas le rebut des travailleurs, mais sinon l'élite des ouvriers, au moins des ouvriers aussi habiles et aussi laborieux que ceux des grands ateliers du pays.

» Assurément les ateliers de l'État ne devraient pas être inférieurs, sous ce rapport, à ceux de l'industrie privée : l'assurance contre les cessations imprévues des travaux jointe à un salaire qui ne serait pas au-dessous du prix courant, ne saurait manquer, me semble-t-il, de faire donner par l'ouvrier la préférence à la maîtrise de l'État, sur celle du fabricant ordinaire.

» Il est donc absolument nécessaire que le taux du salaire soit relevé pour certaines catégories de travaux ; mais la mesure doit être appliquée avec prudence et intelligence.

» Oserions-nous conseiller son application immédiate ? Nous n'avons pas cette hardiesse : avec l'organisation actuelle, avec le mode d'administration en vigueur aujourd'hui, nous ne serions pas sûrs de voir l'augmentation profiter à l'application et à l'habileté.

» Quelle que soit donc l'urgence de la mesure, elle devra être remise à d'autres temps avec beaucoup d'autres combinaisons qui peuvent concourir à l'amélioration de la condition matérielle et à l'élévation morale de nos ouvriers. Il est un grand nombre de combinaisons utiles au bien-être de la classe travailleuse que l'autorité publique pourrait mieux réaliser que les chefs d'entreprise privée ; mais il serait téméraire de donner la priorité à ces réformes sur celles que nous réclamons depuis si longtemps en ce qui concerne les agents mêmes qui auraient à les appliquer.

» Vient la seconde mesure qui a pour objet la réduction des dépenses de l'ouvrier sans rien retrancher de sa consommation habituelle.

» C'est là le but de l'agence, dont j'ai eu l'honneur de vous proposer la création.

» L'ouvrier est, pour ses achats, dans des conditions moins bonnes que l'homme dont les ressources sont moins limitées ; manquant d'argent pour faire des approvisionnements, achetant les denrées dont il a besoin, en quantités très-fractionnées et les achetant presque toujours à crédit et chez les détaillants du dernier ordre, l'ouvrier paye ses consommations quelquefois le double de ce qu'elles valent réellement ou de ce qu'elles coûtent aux classes moyennes et supérieures.

» Mettre l'ouvrier à même de se procurer les objets qui entrent dans son alimentation, les uns avec les avantages qui découlent d'un approvisionnement important fait à l'époque la plus favorable, les autres au prix de l'achat en gros, c'est le placer dans des conditions économiques qui équivalent à un accroissement de salaire.

» Cette combinaison a été appliquée dans plusieurs localités du pays ; elle a opéré avec succès en France, en Angleterre et en Allemagne. Je l'ai vue en prati-

que, en 1830, dans les établissements de M. Barley, président de la chambre de commerce de Manchester, à Hallewell. Les ouvriers avaient monté, au moyen d'une contribution volontaire, un magasin fourni de tous les objets de consommation, dont ils avaient besoin. Les achats et les ventes se faisaient sous la surveillance de commissaires nommés par les associés ; le chef d'industrie n'intervenait que par un subside. M. Barley vantait cette institution non-seulement comme exerçant une influence heureuse sur la condition matérielle des ouvriers, mais comme les soumettant à des habitudes d'ordre et d'économie, qui tournaient en définitive au profit de sa fabrication. Plus tard, je vis une institution de la même espèce créée près des ateliers du chemin de fer le Great Northern, à Doncaster, et l'habile directeur de l'établissement, M. Sturrock, me signala avec orgueil, les avantages qu'en retiraient ses nombreux ouvriers. Je pourrais citer encore l'établissement de Wesserling, en Alsace ; mais pourquoi parler de ce qui se fait en d'autres lieux, quand nous avons sous les yeux, dans notre pays, la preuve de l'excellente influence que des institutions analogues exercent sur la situation de l'ouvrier ? Ses bons effets sont trop palpables d'ailleurs pour vouloir les rendre évidents par des exemples.

» C'est donc une institution de cette espèce que je propose d'établir en faveur des ouvriers de l'arsenal. Le nombre d'ouvriers n'est pas assez grand dans les autres localités. pour qu'une agence puisse y fonctionner régulièrement.

» L'agence achèterait en gros et vendrait, *au comptant*, en détail, aux ouvriers, au prix de revient, les denrées qui entrent dans leurs habitudes alimentaires, c'est-à-dire des pommes de terre, du riz, du café, de la chicorée, de la farine, des pois, des haricots.

» Le combustible étant un objet pour lequel l'ouvrier est placé dans des conditions économiques très-fâcheuses, tout ouvrier marié pourrait, en outre, obtenir du chef de la station où il est employé, et, pour ce qui concerne l'ouvrier employé sur la voie, du chef de la station la plus voisine, 30 kilogrammes de houille par semaine, pendant les mois d'hiver. La houille serait vendue au comptant, au prix de revient, moins le transport sur le chemin de fer. Des mesures seraient prises pour éviter les abus. Au chemin de fer le Great-Western, qui vient en aide à ses ouvriers par une combinaison semblable, il est donné à chaque ouvrier qui le demande, un bon extrait d'un cahier à souche, contre lequel il est délivré, à un jour fixé, un quintal de houille. Le bon est revêtu de la signature de l'ouvrier en faveur de qui il a été émis et sert de pièce comptable au chef de station. L'ouvrier, qui abuse de son bon, n'est plus admis à participer aux distributions.

» Je mets sous les yeux du sous-comité une circulaire de M. Seymour-Clarke, concernant cet objet.

» Maintenant quelle doit être l'organisation de l'agence à établir à l'arsenal ?

» Presque toutes les institutions semblables sont fondées sur le principe de l'association. Des ouvriers se réunissent, se cotisent et font un capital, au moyen duquel ils achètent, en commun, les approvisionnements dont ils ont besoin.

» Fondées par les ouvriers, ces associations sont régies par eux, et ce sont les meilleures, ce sont celles qui exercent l'influence la plus salutaire sur les habitudes et l'esprit du travailleur.

» Le principe de l'association devra également servir de base à notre agence.

Le concours du Gouvernement sera sans doute nécessaire pour arriver à la fonder ; car il ne serait pas possible de réunir d'un seul coup le capital social indispensable. Ce capital ne saurait se former que peu à peu, au moyen de cotisations périodiques fournies par les associés. L'administration devra donc venir à son aide par une avance de fonds. Mais si on désire que l'institution ne tombe pas en diseredit dès sa naissance, si on veut qu'elle prospère et qu'elle produise des résultats vraiment utiles, l'administration devra prendre garde à ne pas faire trop grande sa part d'intervention dans la gestion des affaires. Il faut que l'agence soit gérée par les ouvriers eux-mêmes ; les ouvriers doivent être leurs propres fournisseurs ; l'élément gouvernemental ne doit intervenir dans la gestion de l'institution que pour la surveillance et pour la garantie de tous les intéressés.

» Le capital qui devra être avancé à l'agence pour être employé à l'achat de denrées est rétabli en numéraire au fur et à mesure des ventes. Ce capital reste entier et n'est exposé à aucun risque sérieux ; il est remplacé successivement par le capital à fournir par les associés. Mais où l'administration prendra-t-elle l'argent pour faire cette avance ?

» Il me semble que les Chambres législatives, qui comprennent si bien leurs devoirs envers les classes ouvrières, n'hésiteront pas à accorder le crédit nécessaire pour cet objet.

» Si cependant on ne voulait pas recourir à la Législature, le capital nécessaire pour le premier établissement pourrait, me semble-t-il, être emprunté au fonds de réserve de la caisse de retraite et de secours pour les ouvriers des chemins de fer. L'agence serait tenue dans ce cas de payer à la caisse de secours l'intérêt de la somme qu'elle lui emprunterait.

» Vous examinerez à laquelle des deux combinaisons il convient de donner la préférence.

» Permettez-moi, Messieurs, d'appeler, en terminant, votre attention sur la nécessité de rapprocher autant que possible les jours de paiement des ouvriers. Le paiement par quinzaine force l'ouvrier à demander crédit à ses fournisseurs et, par conséquent, à subir leurs conditions les plus exorbitantes ; il a, en outre, le tort de mettre en une fois une trop forte somme entre les mains de l'ouvrier. Beaucoup de Compagnies payent leurs ouvriers tous les huit jours. Pourquoi notre administration ne saurait-elle faire de même ?

» DE BROUWER DE HOGENDORP. »

M. LE PRÉSIDENT met les propositions contenues dans ce rapport, en discussion.

M. MASU croit devoir appeler particulièrement l'attention du sous-comité sur les observations extrêmement justes que M. de Brouwer de Hogendorp vient de présenter au sujet de l'insuffisance des salaires des ouvriers de l'arsenal, insuffisance qui est la conséquence de celle des allocations du budget.

L'honorable membre fait voir combien il importe de sortir d'une situation qui fait que les bons ouvriers, mieux payés par l'industrie privée, abandonnent le chemin de fer de l'État. Il lui semble que loin de payer moins bien la main-d'œuvre, l'État devrait montrer l'exemple à l'industrie privée en rétribuant convenablement ses ouvriers. Il exprime l'opinion que le meilleur moyen d'arriver

à l'amélioration de la classe ouvrière consisterait peut-être à provoquer une augmentation générale des salaires par une élévation de ceux des ouvriers employés par le Gouvernement.

M. MASUI appuie les propositions de M. de Brouwer de Hogendorp. Il fait connaître qu'une agence analogue établie au chemin de fer du Nord, en France, a produit de bons résultats.

M. DE LANNOY demande à quel chiffre devrait s'élever la somme à avancer par l'État ou à prêter par la caisse de secours à cette agence de subsistances.

M. MASUI estime qu'une somme de 10,000 francs serait suffisante.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP pense que si les opérations de l'agence doivent s'étendre à l'achat et à la vente des pommes de terre, il faudra mettre une somme plus forte à sa disposition.

M. QUOILIN a une objection à faire à ces propositions. Il rappelle que l'année dernière le Gouvernement a compris les agents du chemin de fer jusqu'à concurrence de 33,000 francs dans la distribution du crédit de 400,000 francs alloué par la Législature en faveur des agents peu rétribués de l'État, et il lui semble donc qu'on ne pourrait pas dire que rien n'a été fait pour suppléer à l'insuffisance momentanée des salaires des ouvriers de cette administration. M. Quoilin ne croit pas commettre une indiscretion en ajoutant que le conseil des Ministres s'occupe de l'examen d'un projet de loi ayant pour objet l'allocation d'un nouveau crédit beaucoup plus élevé, dans lequel ces ouvriers obtiendront une part proportionnellement plus grande que l'année précédente. Il fait remarquer que ces secours sont, sous une autre forme, une véritable augmentation de salaire.

M. Quoilin fait ressortir que le Gouvernement n'est pas dans les mêmes conditions que l'industrie privée qui peut, sans autre préoccupation, prendre les mesures qu'elle juge les plus convenables pour améliorer la position de ses ouvriers; que le Gouvernement doit, en effet, étendre sa sollicitude à tous, et qu'à cet égard, il ne peut pas perdre de vue que la création de l'agence proposée serait de nature à faire souffrir les petits détaillants. En d'autres termes, l'honorable membre craint que la mesure proposée n'ait pas d'autre résultat que de déplacer le mal auquel on veut porter remède.

M. Loos partage entièrement les vues de M. Masui quant à l'influence que l'État devrait exercer sur l'industrie privée, par ses ouvriers qui devraient d'ailleurs pouvoir être cités pour leur habileté. Il croit que le Gouvernement, qui n'a que ce moyen de contribuer à l'élévation des salaires doit l'employer, et l'employer à son profit en prenant de bons ouvriers qu'il payerait bien. On obtiendrait ainsi, dit l'honorable membre, deux bons résultats : l'élévation des salaires et une plus grande perfection du travail.

M. Loos, s'occupant de l'agence proposée, exprime l'opinion que si on ne fournit aux ouvriers que quelques articles de grande consommation, on n'aura pas à se préoccuper du tort que l'on pourrait faire aux petits détaillants. Il fait connaître qu'une agence analogue dont les opérations sont limitées à l'achat et à la vente, au prix coûtant, du chauffage et des pommes de terre, fonctionne à Anvers depuis plusieurs années, sans donner lieu à des plaintes de la part des détaillants.

M. Loos donne des renseignements intéressants sur l'organisation et les progrès

de cette agence ainsi que sur les tentatives infructueuses que l'on a faites pour étendre ses opérations à d'autres denrées.

L'honorable membre conseille, en conséquence, de restreindre également à l'achat et à la vente, au prix coûtant, du combustible et des pommes de terre, les opérations de l'agence proposée qui, renfermée dans ces limites, rendra, dit-il, de grands services aux ouvriers sans être un sujet de plaintes de la part des petits boutiquiers. Il conseille aussi de borner l'intervention de l'État, à part l'avance des premiers fonds, à la fourniture des locaux, comme cela se fait à Anvers où l'administration communale les a mis gratuitement à la disposition de l'agence, et au transport gratuit du combustible, qui tiendrait lieu des souscriptions au moyen desquelles on parvient, dans les agences particulières, à réduire jusqu'à un certain point le prix de revient du charbon.

M. MASU dit qu'il a cru devoir repousser jusqu'ici les demandes de transport gratuit du charbon pour les ouvriers, parce qu'il a craint qu'après ceux-ci ne fussent venus les agents d'un autre ordre et que ces transports ne se fussent ainsi étendus sans limites.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP a encore un mot à dire en ce qui concerne les salaires: en insistant sur l'urgence de les augmenter, il a indiqué, en même temps, la nécessité d'introduire une réforme dans les ateliers, réforme dont le comité aura à s'occuper ultérieurement.

D'un autre côté, il ne considère pas comme un remède à la situation qu'il a signalée, la faible somme que l'ouvrier reçoit sur le crédit alloué par les Chambres pour être distribué aux agents peu rétribués. Il faut, selon l'honorable membre, que l'argent que l'ouvrier reçoit, soit la rémunération de son travail; et, sous ce rapport, il ne croit pas que le crédit de 400,000 francs ait été employé d'une manière avantageuse pour l'État.

S'occupant de l'objet en discussion, M. de Brouwer de Hogendorp reconnaît que la mesure proposée pourrait provoquer quelque mécontentement si elle devait s'appliquer à beaucoup d'articles et s'étendre à une nombreuse population d'ouvriers; mais il fait remarquer, d'une part, que d'après sa proposition, l'agence n'opérerait que sur un petit nombre de denrées de première nécessité (il n'aimerait d'ailleurs pas que ce nombre fût trop considérable); et d'autre part, que la population des ateliers, dont tous les ouvriers ne prendraient pas d'ailleurs part à cette agence, est trop faible pour qu'on puisse avoir à se préoccuper du tort que celle-ci pourrait faire aux petits détaillants.

M. de Brouwer de Hogendorp fait observer aussi qu'il y a d'autres objets de grande consommation pour l'ouvrier, que le combustible et les pommes de terre; qu'il y a, par exemple, le café sur la qualité et le poids duquel l'ouvrier est très-souvent trompé, tandis que s'il peut être trompé sur le poids des pommes de terre il ne l'est guère sur la qualité de cette denrée.

Diverses observations sont encore présentées par plusieurs membres sur la manière d'organiser cette agence, sur l'étendue de ses opérations. On fait remarquer notamment que si elle commence par les deux articles indiqués par M. Loos, rien n'empêchera qu'elle les étende ensuite à d'autres.

M. LE PRÉSIDENT après avoir résumé la discussion, met aux voix, avec l'assentiment du sous-comité, la question suivante :

« *Y a-t-il lieu, pour commencer, de borner les opérations de l'agence à créer pour les ouvriers du chemin de fer, à Malines, au charbon et aux pommes de terre ?* »

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Loos, Masui, Nerenburger et Quoilin.

M. MASUI appelle l'attention du sous-comité sur la nécessité d'examiner quelles sont les mesures à prendre pour sauvegarder les intérêts du chemin de fer de l'État compromis par la construction d'un grand nombre de lignes concédées, telles que Dendre-Waes, Bruxelles à Namur par Wavre, Charleroy à Louvain, Mons à Manage, Namur à Liège, etc. ; qui tendront toutes à lui enlever des transports considérables.

L'honorable membre voudrait que le sous-comité chargeât un ou deux de ses membres d'examiner la question du transport par la plus courte distance, qui intéresse, sous ce rapport, si vivement le chemin de fer de l'État.

M. QUOILIN croit qu'à l'occasion de cette déclaration de M. Masui, le sous-comité devrait exprimer de nouveau le vœu que le Département n'accorde plus de concession à l'avenir, sans avoir consulté le comité.

M. LOOS croit aussi qu'il serait utile de soumettre la question indiquée par M. Masui, à l'examen d'une commission ; mais il lui semble que cet honorable membre devrait d'abord fournir au sous-comité une note indiquant quels sont les points du chemin de fer de l'État menacés dans leur trafic et de quelle manière ils le sont.

M. LE PRÉSIDENT voudrait que M. Masui traitât aussi dans cette note, de l'influence que pourrait exercer le chemin de fer de jonction entre les lignes du Nord et du Midi, par la ville de Bruxelles, considéré comme moyen de conserver au chemin de fer de l'État les transports qu'il est menacé de perdre par l'ouverture de ces lignes concédées.

M. MASUI s'engage à fournir cette note pour une séance ultérieure.

M. Masui annonce que M. le Ministre l'a chargé de soumettre le projet de budget rectifié pour 1856, à l'examen du comité.

Ce budget rédigé, pour cette fois-ci encore, dans la forme ordinaire, est formulé d'après les propositions des chefs de service. Il présente, comparé aux dépenses probables de l'exercice courant, une augmentation d'environ 2 millions.

Le sous-comité décide que ce projet de budget sera renvoyé à l'examen de la commission composée de MM. de Brouwer de Hogendorp, de Man d'Attenrode, Masui et Quoilin, qu'il a nommée dans sa séance précédente.

M. MASUI ajoute qu'il pourra remettre ce projet avec toutes les pièces à l'appui, à la commission, vendredi prochain.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 105.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 19 novembre 1855.

Ordre du jour : *Rapport sur les plans d'ensemble proposés pour la station de Dolhain.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP annonce que MM. de Man d'Attenrode, Quoilin et lui, ensuite de la mission dont ils ont été chargés par le sous-comité de l'exploitation, ont commencé l'examen du projet de budget rectifié, pour 1856, à soumettre aux Chambres ; et que leur attention s'est portée, d'une part, parmi les crédits pétitionnés pour le service de la voie, sur plusieurs chefs de dépenses qui ne leur ont point paru devoir incomber au budget ; et, d'autre part, sur une lacune qu'ils croient devoir être comblée.

M. de Brouwer de Hogendorp ajoute qu'il serait désirable que le sous-comité des travaux et constructions exprimât sur ces divers points un avis qui pourrait servir de guide à MM. de Man d'Attenrode, Quoilin et lui, dans la poursuite du travail dont ils sont chargés ; et il demande en conséquence à pouvoir les lui soumettre.

Le premier point concerne une somme de 24,000 francs destinée à l'achat d'un certain nombre de signaux à distance, à placer le long des voies de l'État. M. de Brouwer de Hogendorp ne conteste pas l'utilité de ces appareils. Il reconnaît, au contraire, l'urgence de compléter le système des signaux du chemin de fer, mais il lui semble que c'est là une dépense de premier établissement, et qu'en conséquence elle ne doit pas être portée au budget, mais bien dans un crédit spécial pour les travaux d'achèvement du chemin de fer.

M. de Brouwer de Hogendorp prie donc le sous-comité de se prononcer sur la question de savoir si cette allocation proposée de 24,000 francs doit être maintenue au projet de budget, ou bien, si la dépense pour l'établissement d'un système complet de signaux à placer le long des lignes de l'État doit être comprise dans un crédit spécial à demander aux Chambres.

M. MASUI ne fait aucune difficulté pour reconnaître, avec M. de Brouwer de Hogendorp, qu'il serait peut-être plus régulier d'imputer cette dépense sur le fonds

de construction ; mais il craint, si cette manière de voir est admise, que l'administration ne puisse pas se procurer, en temps utile, les signaux dont elle a besoin.

M. Masui fait remarquer, en effet, que le budget devant être forcément soumis aux Chambres dans un très-bref délai, l'administration pourra, si l'allocation demandée de 24,000 francs y est maintenue, compter avoir ces signaux dans un temps assez rapproché, tandis qu'il n'en serait plus de même si elle devait attendre, pour les commander, le vote d'un crédit spécial dont la présentation peut être ajournée par beaucoup de circonstances. L'honorable membre appelle sur cette considération l'attention du sous-comité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond qu'au moyen des 24,000 francs pétitionnés, l'administration ne pourrait étendre son système de signaux que dans des limites fort restreintes, et que d'après ce mode de procéder, le complément du système durerait encore plusieurs années, qu'il importe, au contraire, au point de vue de la sécurité de notre exploitation, qu'il soit complété le plus tôt possible. Or, que ce n'est qu'au moyen d'un crédit spécial qu'on pourra atteindre ce but.

M. de Brouwer de Hogendorp ajoute, à l'appui de son opinion, qu'au chemin de fer de Cologne à Minden, (qu'il aime toujours à citer, parce qu'il est remarquable par la manière dont il est administré), l'établissement des signaux a également été imputé sur le fonds de construction.

M. NERENBURGER croit qu'il n'y aurait aucune irrégularité à maintenir au budget ce crédit de 24,000 francs, s'il s'agissait d'établir un certain nombre de signaux seulement, dont la pratique aurait démontré l'utilité et qu'on n'aurait pas prévus d'avance ; mais que s'il s'agit de l'établissement d'un système complet, il se range à l'avis de M. de Brouwer de Hogendorp, c'est-à-dire qu'il croit aussi que cette dépense doit être portée au fonds de construction.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond qu'il s'agit effectivement de l'établissement d'un système complet, à peine commencé ; il fait remarquer que, pour éviter les accidents qui arrivent souvent aux points d'arrêts, où un convoi vient en heurter un autre stationnant sur la voie, il faudra que toutes les stations, au nombre de cent environ, soient couvertes par des signaux à distance.

M. QUOILIN est de l'avis de M. de Brouwer de Hogendorp, quant à la question de savoir, s'il faut porter cette dépense au budget ou au fonds de construction. Il est, comme lui, de l'avis qu'il y aurait irrégularité à l'imputer sur le budget, mais il lui semble qu'en présence des observations de M. Masui, qui déclare qu'il y a urgence, et qui est d'ailleurs mieux placé que le comité pour juger de cette urgence, le sous-comité pourrait se borner à constater l'irrégularité en laissant au Ministre le soin d'apprécier ce qu'il conviendra de faire pour satisfaire aux exigences du service.

M. DE MAN D'ATTENRODE considère également la construction des signaux comme un travail de premier établissement, dont la dépense doit être supportée par l'emprunt.

M. SPITAEELS exprime la même opinion.

A la suite de cette discussion, *le sous-comité émet l'avis que le placement des signaux, constituant un travail de premier établissement, doit être supporté*

par le fonds de construction ; qu'en conséquence, le maintien au budget, pour l'exercice 1856, d'une allocation destinée à l'achat d'un certain nombre d'appareils de cette espèce, serait une irrégularité ; et qu'il y a lieu de comprendre, dans le crédit spécial à demander prochainement aux Chambres, la somme nécessaire à l'installation d'un système complet de signaux au chemin de fer de l'État.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP passe au second point.

Cet honorable membre rappelle qu'on s'est déjà plusieurs fois occupé, dans le comité, des inconvénients résultant de la mauvaise qualité du sable du chemin de fer et de la nécessité d'y porter remède, en rechargeant la voie au moyen de bon gravier ou de pierre calcaire concassée, comme cela s'est déjà fait, mais sur une trop petite échelle. Il lui semble que ce travail, qui, dans son opinion, constitue une amélioration et doit, à ce titre, être supporté par le budget, ne peut pas être plus longtemps ajourné ; et il demande au sous-comité s'il ne conviendrait pas de compléter, sous ce rapport, le projet de budget pour 1856, qui ne prévoit rien pour cet objet, en y inscrivant une allocation pour l'exécution d'une partie de ce travail, dont l'ensemble serait réparti sur plusieurs exercices.

M. MASUI fait également ressortir l'utilité du travail indiqué par M. de Brouwer de Hogendorp, mais il fait remarquer qu'il pourrait être, tout aussi bien que l'achat des signaux, considéré comme de premier établissement.

MM. NERENBURGER et SPITAEELS sont d'avis que ce ballastage doit être considéré comme un travail d'entretien, et que, par conséquent, la dépense à laquelle il donnera lieu, ne peut pas être comprise dans un crédit spécial ; qu'elle devra être couverte au moyen d'une augmentation de la somme de 140,000 francs portée au budget pour des travaux d'amélioration.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la question suivante :

» Le ballastage des voies du chemin de fer de l'État doit-il être supporté par le budget ; et y a-t-il lieu de comprendre dans le projet de budget pour 1856, la somme nécessaire à l'exécution d'une partie de ce travail ? »

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande à M. Masui de faire faire un travail d'ensemble sur le ballastage des voies, afin que, connaissant la dépense totale à laquelle il donnera lieu, on puisse déterminer la somme à porter pour cet objet, au budget de l'exercice prochain.

M. MASUI répond qu'il a déjà donné les ordres nécessaires à cet effet, aux chefs de service.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, passant à un troisième point, fait connaître que le projet de budget dont il s'agit, comprend une allocation pour des signaux à distance à placer sur la ligne de Dendre-Waes ; et une autre, pour l'établissement des tuyaux et appareils nécessaires à l'éclairage au gaz de plusieurs stations de cette ligne ; qu'il a paru, à MM. de Man d'Attenrode, Quoilin et à lui, que ces dépenses ne pouvaient pas être mises à la charge du budget, mais qu'elles devaient, de même que toutes les autres que l'État aura à supporter pour les travaux de premier établissement de cette ligne, tels que le placement d'éclisses, le ballastage des voies, etc., que les concessionnaires n'exécutent pas parce qu'ils ne

leur ont pas été imposés par le cahier des charges de la concession, faire l'objet d'un crédit spécial à demander aux Chambres.

M. MASUI est entièrement de cet avis, mais il croit devoir faire observer que par la force des choses, il sera amené à placer des signaux, non-seulement avant le vote d'un crédit spécial, pour cet objet, mais même avant la présentation du budget; qu'en effet les concessionnaires lui livrant la ligne sans signaux il est bien forcé de placer immédiatement les plus indispensables. Il avait donc compris dans le budget proposé, la somme nécessaire au placement des signaux de cette ligne, parce qu'il considérait ce moyen comme étant le plus prompt de l'obtenir.

Tous les membres sont d'accord pour reconnaître que ces travaux ne peuvent pas être supportés par le budget.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la résolution suivante :

« *Le sous-comité est d'avis que tous les travaux d'achèvement nécessaires à l'exploitation de la ligne de Dendre-Waes, et de Bruxelles à Gand par Alost, notamment le ballastage, le placement d'éclisses aux rails, l'éclairage au gaz, les pavages complémentaires, etc., doivent faire l'objet d'un crédit spécial à demander aux Chambres, si, aux termes du cahier des charges de la concession, ils n'incombent pas aux concessionnaires.* »

Elle est admise à l'unanimité.

Ont pris part aux votes émis dans cette séance :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Masui, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, en signalant un retard éprouvé récemment par un convoi remorqué par une des machines Wilson, dont le feu avait été éteint par le coulage des tubes, appelle l'attention de M. Masui sur le travail excessif que l'on fait faire à ces machines, travail qui, s'il est continué, les mettra promptement hors de service.

M. de Brouwer de Hogendorp fait connaître, en effet, que d'après les renseignements qu'il a pris, ces machines parcourent tous les jours 298 kilomètres (de Bruxelles à Verviers et retour), et il fait remarquer que ce travail, quoique déjà assez fort, ne serait pas trop considérable si on donnait à ces machines les jours de repos nécessaire pour qu'on pût les visiter avec soin, mais qu'il n'en est pas ainsi; que ces machines rentrant à 8 heures et $\frac{1}{2}$ du soir, ne sont visitées que la nuit, de cette heure là à 4 heures $\frac{1}{2}$ du matin, avant qu'on les allume de nouveau.

M. de Brouwer de Hogendorp appelle aussi l'attention de M. Masui sur une précaution prise en Angleterre pour empêcher le refroidissement trop brusque des machines, qui produit le coulage des tubes; précaution qui consiste à ne laisser échapper la vapeur que deux heures après que la machine a cessé son travail. Il a eu souvent l'occasion de remarquer qu'au chemin de fer de l'État, on lâchait la vapeur dès le retour de la machine à l'atelier. Il ajoute qu'en Angleterre on attache une telle importance à cette précaution, que les règlements de certains chemins de fer punissent d'une amende de 25 livres sterling, le chef d'atelier qui néglige de l'observer.

M. MASUI répond que le travail excessif que l'on fait faire à toutes les machines

comme aux machines Wilson, est la conséquence de l'insuffisance du matériel de traction du chemin de fer de l'État ; que l'on doit attribuer à la même cause l'inobservation de la précaution dont M. de Brouwer de Hogendorp vient de parler ; que ne pouvant, en effet, visiter les machines que la nuit, on est obligé de les débarrasser le plus promptement possible de leur vapeur ; enfin que le seul remède à cette situation consisterait dans la prompte augmentation du matériel de traction.

Plusieurs membres examinent les mesures à prendre pour atteindre ce but.

M. LE PRÉSIDENT engage M. Masui à commander le plus tôt possible les sept machines comprises dans la nouvelle répartition de la partie disponible du crédit de 9 millions proposée par le sous-comité et admise par le Ministre.

M. MASUI déclare qu'il s'en occupera dès qu'il aura reçu l'approbation de cette nouvelle répartition.

M. DE MAN D'ATTENRODE pense que pour pouvoir donner aux deux machines Wilson, que l'administration possède, le repos nécessaire, il conviendrait d'en acheter une troisième.

M. MASUI annonce que, dans une séance ultérieure, il remettra au sous-comité un rapport sur la situation du matériel de traction, et il demande qu'on suspende cette discussion jusqu'à ce moment-là.

Cette proposition est admise ; en conséquence la discussion est ajournée à une prochaine séance.

L'objet à l'ordre du jour est renvoyé à une prochaine séance.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 106.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 24 novembre 1855.

Ordre du jour : *Fixation des cadres et des traitements pour la nouvelle organisation.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp en l'absence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, ÉLIAS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. ÉLIAS apprend avec plaisir, par le procès-verbal dont il vient d'être donné lecture, que le sous-comité s'est occupé de la création d'une agence de subsistances en faveur des ouvriers du chemin de fer, à Malines. Il fait ressortir les avantages considérables que les institutions de ce genre présentent à la classe ouvrière.

L'honorable membre est à même d'en apprécier tous les bons effets, aux usines de Sclessin qu'il dirige : une agence analogue y fonctionne depuis plusieurs années de la manière la plus satisfaisante. Ses opérations s'appliquent à un très-grand nombre de denrées ; et elles sont considérables, car elles atteignent le chiffre de 200,000 francs par an.

M. Élias croit que l'on aurait tort de limiter celles de l'agence à établir à Malines, à l'achat et à la vente des pommes de terre ; il indique plusieurs articles que l'ouvrier paye très-cher, en les achetant chez les détaillants, tout en étant souvent trompé sur le poids et la qualité des marchandises qu'on lui livre.

Il raconte entre autres que l'agence de Sclessin a acheté l'année dernière du lard d'Amérique d'excellente qualité qu'elle a pu vendre aux ouvriers à des prix de beaucoup inférieurs à ceux du commerce.

L'honorable membre entre aussi dans quelques détails sur la manière fort simple adoptée pour la vente, et le payement par les ouvriers.

Des membres font observer à M. Élias que si dans le but de faciliter, en la simplifiant, la création d'une agence à Malines, le sous-comité a émis l'avis qu'il convient de limiter ses premières opérations aux pommes de terre et au combustible, il n'a pas voulu cependant les restreindre, pour l'avenir, à ces denrées ; qu'il a été, au contraire, formellement entendu, ainsi que cela résulte d'ailleurs du procès-verbal de la séance précédente, qu'elles pourraient être étendues ultérieurement.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Élias pour les renseignements très-intéressants qu'il vient de donner sur l'agence annexée aux établissements de Sclessin et il le prie de vouloir bien en communiquer le règlement au comité.

M. ÉLIAS répond qu'il satisfera volontiers à ce désir de M. le Président.

M. de Man d'Attenrode entre en séance. M. de Brouwer de Hogendorp lui cède la présidence.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rend compte du degré d'avancement auquel MM. de Man d'Attenrode, Quoilin et lui sont arrivés dans l'examen du projet de budget pour l'exercice prochain, des difficultés qu'ils rencontrent, et notamment de l'impossibilité où ils se trouvent de déterminer, d'après les renseignements de l'administration centrale, le personnel affecté à chaque service.

M. de Brouwer de Hogendorp voudrait, pour qu'on pût arriver à ce résultat, que M. Masui fit dresser, par les chefs de station, un tableau comprenant tout le personnel des stations, depuis le chef de la station lui-même jusques et y compris les ouvriers, avec l'indication des attributions et du travail de tous les agents.

Après une courte discussion sur la plus ou moins grande utilité de ce travail et sur le moyen d'y suppléer par les états des traitements et des salaires, le sous-comité s'associe à la demande de M. de Brouwer de Hogendorp ; il est entendu que cet honorable membre dressera lui-même le modèle du tableau qu'il désire faire remplir et qu'il le remettra à M. Masui qui se charge d'y donner suite.

Le sous-comité, aborde son ordre du jour.

M. MASUI dépose un tableau des traitements des fonctionnaires et employés de l'administration qu'il propose d'adopter pour l'organisation nouvelle. Il fait remarquer qu'il serait désirable que ce tableau fût discuté le plus tôt possible, afin qu'il pût être inséré dans l'arrêté royal à former de la partie du projet d'organisation qui peut faire l'objet d'une disposition royale, et que M. le Ministre l'a chargé de préparer. Il prie en conséquence le sous-comité de vouloir bien s'en occuper immédiatement.

M. DE LANNOY rappelle qu'il a été admis par tous les membres, sans que cette opinion ait été consacrée par un vote, qu'au lieu de maintenir un personnel nombreux et mal payé, il valait mieux composer l'administration d'un nombre moindre d'agents bien rétribués; qu'il a été reconnu, d'un autre côté, que la mise en pratique de la nouvelle organisation permettrait par la réduction du nombre des employés, d'améliorer la position du personnel restant; et partant de là, l'honorable membre demande si l'ordre à suivre dans le travail restant à faire au comité, n'est pas de commencer par la fixation des cadres et de s'occuper ensuite des traitements; si, en un mot, ceux-ci ne doivent pas être considérés comme le corollaire de ceux-là.

M. MASUI croit au contraire que la première chose à faire est de fixer les traitements que l'on veut accorder à chaque catégorie d'employés et d'en régler, d'après cela, le nombre. Il fait remarquer, du reste, que le nombre des fonctionnaires d'un certain ordre est déterminé par l'organisation même admise par le comité, et qu'il n'y a plus à fixer que celui des agents inférieurs. Or, qu'il lui serait difficile de le faire avec quelque exactitude et qu'il lui serait, en tous cas, impossible de fournir, à cet égard, un travail à insérer dans un arrêté royal.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP présente des observations dans le même sens que M. de Lannoy. Il fait voir que le nombre des employés doit exercer une influence sur le traitement à leur accorder. Il fait ressortir combien il importe qu'à l'appui du budget de 1856, à soumettre à la Chambre, on puisse indiquer l'organisation vers laquelle on tend; il insiste sur la nécessité de donner, à cet égard, satisfaction à la Chambre.

M. MASUI déclare qu'il ne sera à même de faire le travail qu'on lui demande, que lorsque le M. Ministre lui aura fait part de ses intentions, quant aux personnes qu'il se propose de placer à la tête des directions; qu'il doit, en effet, régler avec les directeurs eux-mêmes la subdivision des services, et la manière dont ils les feront marcher avec le moins d'employés possible.

M. MASUI ajoute que le sous-comité ne doit pas se dissimuler que le travail restant à faire pour rendre le projet de réorganisation exécutable, est très-long et très-compiqué; qu'il s'agit, en effet, de désorganiser entièrement des services établis pour en créer d'autres d'après des bases nouvelles.

L'honorable membre insiste de nouveau pour que le comité examine immédiatement le tableau des traitements, sans lequel il est impossible de donner suite à l'arrêté royal d'organisation qui est tout préparé.

M. QUOILIN ne croit pas que la fixation des cadres soit d'une difficulté insurmontable ni qu'il faille beaucoup de temps pour arriver à un résultat. Il invoque à l'appui de sa manière de voir et à titre de précédent, ce qui s'est passé au Département des Finances, quand, en 1847, on a réorganisé l'administration sur de

nouvelles bases ; il explique comment on a opéré, et termine en exprimant l'opinion que si M. Masui réunissait ses chefs de service il pourrait faire avec eux ce travail en peu de jours.

M. LE PRÉSIDENT pense que la Chambre, qui a insisté depuis longtemps sur la nécessité d'introduire des réformes administratives dans l'exploitation des chemins de fer, ne consentira à voter le budget de 1856 qui présentera, comparé aux budgets antérieurs, une majoration très-forte, que si on peut lui faire voir quelle est l'organisation vers laquelle on marche et quelles sont les améliorations que cette organisation permettra d'introduire dans le service. Il lui semble donc que l'administration qui est intéressée à ce que le budget soit admis par la Chambre, devrait, sous ce rapport, seconder les vues du comité.

M. le Président voudrait, si M. Masui était prêt, qu'on présentât à la Chambre un budget normal basé sur l'organisation projetée qui serait appliquée dans deux ou trois ans, selon le temps qu'il faudra pour passer d'une organisation à une autre, et sauf à faire voter un budget transitoire basé sur la situation actuelle de l'administration.

M. le Président engage donc M. Masui à hâter la présentation de ce travail.

M. MASUI répète que la fixation des cadres n'a pas, selon lui, l'importance que semble y attacher le sous-comité ; qu'en effet, le personnel supérieur est entièrement fixé par le projet d'organisation voté par le comité et qu'il ne reste d'indéterminé que le nombre des commis et des agents subalternes qui flottera suivant les circonstances, entre certaines limites, et qu'il est donc impossible d'arrêter avec exactitude.

M. Masui croit aussi devoir faire remarquer que le sous-comité se trompe, s'il s'attend à ce que de l'application de l'organisation nouvelle, il résulte une économie dans les dépenses de personnel ; que ces dépenses seront toujours à peu près les mêmes quelle que soit l'organisation que l'on adopte et que, dans son opinion, on ne pourrait les diminuer que si on modifiait les règles administratives qui régissent le chemin de fer, si on supprimait ses rapports avec la Cour des comptes, etc. ; en un mot, si on changeait complètement la manière d'exploiter.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP croit que l'application de la nouvelle organisation donnera lieu à une certaine économie dans les dépenses de personnel, mais il considère comme secondaire la question de savoir si cette économie se produira.

Pour l'honorable membre, la question principale, est d'arriver à un bon service et il est persuadé que l'organisation permettra d'atteindre ce résultat.

Un bon service, dit M. de Brouwer de Hogendorp, fera faire sur les salaires et sur d'autres articles de dépense, des économies autrement importantes que celles que l'on peut attendre de la réduction du personnel.

M. de Brouwer de Hogendorp déclare qu'il voudrait examiner les traitements comme M. Masui le demande, mais il montre par des exemples, qu'il serait difficile de les discuter sans, en même temps, fixer le nombre des agents.

M. ÉLIAS fait observer qu'il importe d'arriver à une solution parce que l'incertitude qui règne dans l'administration, décourage le personnel.

M. QUOILIN demande si, puisque M. Masui ne peut pas fournir maintenant le travail qui lui a été demandé, cette discussion n'est pas prématurée et s'il n'y a pas lieu d'attendre, pour la continuer, que ce travail soit présenté.

M. DE LANNON pense qu'il y a lieu de poser à M. Masui la question de savoir s'il pourra présenter les cadres qui lui ont été demandés, et dans quel délai il pourra être prêt.

M. MASUI répond que cela dépend de ce que le sous-comité désire avoir : si l'on veut des cadres arrêtés avec une précision extrême, il ne peut pas les fournir; mais si l'on ne demande que des cadres approximatifs, il pourrait en présenter dans peu de jours.

M. Masui déclare de nouveau qu'il ne pourra faire un travail complet que quand M. le Ministre lui aura fait connaître quels sont les fonctionnaires qu'il compte placer à la tête des directions, mais qu'il lui semble que rien ne doit s'opposer à ce que le sous-comité discute maintenant le tableau des traitements.

Une longue discussion continue sur ce point entre MM. de Lannoy et Masui.

M. LE BROUWER DE HOGENDORP a déjà, à plusieurs reprises, fait voir la position difficile où les membres de la Législature qui font partie du comité se trouvent placés, par l'absence d'une solution, en ce qui concerne le projet d'organisation; il insiste de nouveau sur ce point et déclare qu'il lui serait impossible de rester dans le comité si, avant la discussion du budget, l'administration ne mettait pas celui-ci à même de compléter son travail, et de dire à la Chambre que l'on a fait, non pas un règlement d'attributions, mais une organisation complète avec l'indication des cadres du personnel.

L'honorable membre sait que M. Masui allègue les difficultés que présente ce travail, mais il lui semble que s'il ne peut pas être fini en huit jours, il doit pouvoir l'être en quinze.

M. MASUI entre dans quelques détails pour faire voir les difficultés que l'application de cette nouvelle organisation présente. Il fait remarquer qu'il n'y a aucune analogie entre la réorganisation du Département des Finances qui est une administration ancienne à laquelle on a apporté quelques changements, et la réorganisation du chemin de fer proposée par le comité, qui constitue un changement radical.

L'honorable membre ajoute que si le sous-comité veut se contenter d'un projet de cadre à peu près exact, il pourra lui en soumettre un dans un assez bref délai.

Après quelques nouvelles explications, échangées entre plusieurs membres, il est entendu que M. Masui fera en sorte de pouvoir remettre ce projet à la prochaine séance, fixée au jeudi 29 courant.

M. MASUI dépose un avant-projet de tableau des heures de départ des convois, à adopter, à partir du 1^{er} janvier prochain.

Le sous-comité charge M. de Brouwer de Hogendorp de l'examiner et de lui en faire rapport dans une prochaine séance.

La séance est levée à 4 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 107.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 26 novembre 1855.

Ordre du jour : *Rapport sur les plans d'ensemble de la station de Dolhain.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT annonce que M. le Ministre a approuvé la proposition du sous-comité concernant la rédaction d'un programme des constructions de chemin de fer et que ce haut fonctionnaire désire que ce travail soit élaboré par le comité.

Le sous-comité charge une commission, composée de MM. le Président, de Brouwer de Hogendorp et Spitaels, de le préparer.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP expose qu'avant de présenter son rapport sur les projets d'ensemble de la station de Dolhain, il désire se rendre dans cette station afin d'étudier, sur les lieux mêmes, les travaux que l'administration propose d'exécuter ; mais que l'examen du projet de budget dont il a été chargé avec MM. de Man d'Attenrode et Quoilin, par le sous-comité de l'exploitation, ne lui a pas permis de le faire jusqu'à présent, et qu'en conséquence, il ne pourra déposer ce rapport que dans une séance ultérieure.

Le sous-comité renvoie cet objet à une prochaine séance.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande à pouvoir appeler l'attention du sous-comité sur quelques questions touchant la rédaction du budget et concernant l'amélioration de certaines parties du service.

L'honorable membre a remarqué que des chefs de service des voies et travaux portaient dans leurs propositions pour le renouvellement de la voie, à opérer en 1856, un nombre assez considérable de rails à deux bourrelets, sans éclisses, destinés à des remplacements partiels à effectuer dans des parties de voie posées sans ce moyen de consolidation des abouts. Or, il lui semble qu'il n'est pas indispensable, à cet effet, de commander des rails sans éclisses ; qu'il suffit pour en obtenir la quantité nécessaire aux remplacements, de faire des relevés à bout, sur des étendues proportionnées aux besoins, dans les parties de voie qui en sont dépourvues ; et qu'il importe d'ailleurs d'en agir ainsi afin de hâter autant que possible la disparition des rails sans éclisses.

M. de Brouwer de Hogendorp prie donc le sous-comité de vouloir bien émettre l'avis qu'il convient de ne plus commander désormais des rails neufs sans éclisses, pour que, s'appuyant sur cet avis, MM. de Man d'Attenrode, Quoilin et lui puissent modifier, en conséquence, les propositions portées au projet de budget ensuite de celles des ingénieurs chefs de service.

Le sous-comité, partageant cette manière de voir, émet l'avis :

Qu'il n'y a pas lieu de commander encore des rails neufs, sans éclisses; et que, partant de ce principe, il est nécessaire que le chiffre porté au projet de budget pour 1856, pour l'achat des fers destinés aux renouvellements de la voie, soit établi de façon à ce que tous les rails neufs à employer dans le courant de cet exercice puissent être fournis avec éclisses.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rappelle que le conseil consultatif qui a précédé le comité actuel a compris, parmi les travaux les plus urgents à exécuter au chemin de fer de l'État, l'application d'éclisses à tous les rails à deux bourrelets placés dans les voies sans ce moyen de consolidation des abouts; qu'il avait porté une somme de 4,300,000 francs, pour l'exécution de ce travail, dans les 12,000,000, auxquels il avait évalué ces ouvrages urgents; mais que ces 12,000,000 ayant été réduits à un crédit de 9,000,000 par le Gouvernement et les Chambres, ce travail n'a pu être fait jusqu'à présent.

L'honorable membre pense qu'à raison de la grande efficacité des éclisses qui permettent de réduire de 50 p. % les frais d'entretien de la voie, tout en rendant celle-ci meilleure, sous tous les rapports, il conviendrait de reprendre cette proposition, et d'engager le Gouvernement à comprendre la somme nécessaire à l'exécution de ce travail dans le nouveau crédit à demander à la Législature pour l'achèvement du chemin de fer de l'État. Il prie le sous-comité de vouloir bien faire inscrire cet objet à l'ordre du jour de sa prochaine séance.

Des membres font observer que le sous-comité s'est déjà occupé, dans des séances antérieures, de l'utilité des éclisses et qu'il serait bon de rechercher ce qui a été fait alors.

Le sous-comité charge le secrétaire de faire cette recherche et décide que cette question sera mise à l'ordre du jour de la séance de lundi prochain.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP sait que M. le Ministre est assez disposé à faire entretenir le chemin de fer de l'État à forfait, mais il pense qu'avant d'adopter ce système il soumettra, sans doute, la question à l'examen du comité. Il engage donc les membres à l'étudier dès à présent, pour le cas où ils auraient à émettre un avis à cet égard.

Une autre question, qui se trouve en rapport avec celle-là, et sur laquelle M. de Brouwer de Hogendorp appelle également l'attention du sous-comité, c'est la création d'un fonds de réserve pour le renouvellement de la voie, dont il fait voir, en quelques mots, l'utilité et la nécessité. Il croit qu'il conviendrait également que les membres du sous-comité réfléchissent à cette question qui pourrait aussi être mise à l'ordre du jour de la prochaine séance.

M. SPITAEELS croit devoir signaler au sous-comité un fait très-grave, qu'il apprend par la voie des journaux, et qui, s'il se réalisait, porterait une nouvelle atteinte aux intérêts du chemin de fer de l'État. L'honorable membre veut parler du projet

qu'aurait le Gouvernement de concéder, d'après un système analogue à celui du chemin de fer de Dendre-Waes, un chemin de fer qui partirait de Luttre sur la ligne du Midi, passerait par Nivelles et Hal, et irait aboutir à Denderleeuw.

M. Spitaels s'élève avec force contre la concession de lignes qui viennent faire la concurrence au chemin de fer de l'État. Dans son opinion, les lignes nouvelles à construire entre des points déjà desservis par le chemin de fer de l'État, ne devraient pas être concédées, mais être exécutées aux frais de l'État. Il lui semble que quand le pays a fait le sacrifice de 200 millions pour la construction d'un réseau de chemins de fer, on peut bien faire encore la dépense pour l'établissement de quelques lignes nouvelles à intercaler dans ce réseau.

M. Spitaels s'étonne que M. le Ministre donne suite à de pareils projets sans prendre l'avis du comité, quand les intérêts du chemin de fer de l'État y sont si fortement engagés. Il croit que le sous-comité devrait saisir cette occasion pour exprimer à M. le Ministre ses regrets de ce que des faits de cette importance s'accomplissent sans sa participation.

M. QUOILIN fait observer à M. Spitaels que, sur la proposition de M. Dolez, le sous-comité de l'exploitation a exprimé déjà ce regret à l'occasion de ce que le Gouvernement paraissait disposé à autoriser la Compagnie du chemin de fer du Centre à Erquelines, à faire aboutir sa ligne à Écaussines au lieu de Manage, au détriment des intérêts du chemin de fer de l'État, projet sur lequel le comité n'a pas été non plus appelé à se prononcer.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP appuie vivement les observations que M. Spitaels vient de présenter relativement aux concessions. Il fait remarquer que ce n'est qu'en Belgique que l'on accorde avec tant de légèreté la concession de lignes de chemin de fer venant faire la concurrence à des lignes déjà établies ; qu'en France, par exemple, il est en quelque sorte admis que chacune des grandes compagnies de chemins de fer a le monopole dans une certaine zone, et que toute demande de concession qui tendrait à porter atteinte à ce monopole est très-sérieusement examinée par le Gouvernement et combattue par la compagnie intéressée qui finit presque toujours par faire prévaloir ses droits.

M. SPITAEELS ignorait la circonstance que M. Quoilin vient de lui apprendre. Il pense qu'en égard aux regrets exprimés récemment par le sous-comité à l'occasion d'un fait analogue à celui qu'il vient de signaler à son attention, il serait superflu d'insister. Mais il constate que si le Gouvernement ne croit pas devoir consulter le comité sur les concessions de chemin de fer à accorder, les membres qui font partie de la Législature recouvrent leur liberté d'action et pourront, à la Chambre et au Sénat, combattre les projets du Gouvernement.

Tous les membres du sous-comité partagent cet avis.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP croit que le moment est venu, pour le comité, de s'occuper de nouveau du matériel roulant à commander.

A la suite de quelques observations présentées à ce sujet, le sous-comité charge le secrétaire de rappeler à M. Masui le rapport qu'il a à faire sur la situation du matériel roulant et sur les besoins auxquels il reste à satisfaire au moyen de nouvelles commandes.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP recommande de nouveau à l'administration de

hâter la mise en adjudication publique des travaux de construction des bâtiments de la station de Quiévrain.

La séance est levée à 4 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 108.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 1^{er} décembre 1855.

Ordre du jour : *Examen des cadres du personnel pour la nouvelle organisation.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, MASUI, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé, après quelques rectifications réclamées par MM. de Lannoy, Masui et Quoilin.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. MASUI dépose les projets de cadre du personnel des directions de la voie, du matériel, des postes et télégraphes, et annonce qu'à une prochaine séance il remettra celui du personnel de la direction des transports.

M. Masui ajoute que la fixation de ces cadres a présenté beaucoup de difficultés et qu'il désirerait, pour que le sous-comité fût bien convaincu que les retards dont on se plaint ne tiennent ni à de l'indifférence ni à du mauvais vouloir, mais à des difficultés réelles, que deux des membres qui se sont le plus spécialement occupés du projet d'organisation voulussent bien assister à la rédaction du cadre du personnel de la direction des transports; et, s'il y a lieu, examiner aussi ceux des quatre directions qui sont terminés, avec les fonctionnaires qui y ont travaillé avec lui.

Le sous-comité procède à un examen sommaire des projets des cadres déposés par M. Masui; quelques explications sont échangées sur des points qui ne paraissent pas entièrement conformes aux principes du projet de réorganisation admis par le comité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP croit qu'il sera nécessaire que les fonctionnaires

qui ont arrêté ces projets de cadres, soient appelés à donner certains renseignements sur ce travail, mais il désire que tout le sous-comité les entende. Cette marche lui semble plus expéditive, car le sous-comité, après avoir entendu leurs explications pourra prendre immédiatement une décision, soit en acceptant les propositions faites, soit en les modifiant.

M. MASUI s'est borné à demander que deux membres examinassent ces projets, parce qu'il lui paraissait que ce travail pouvait plus convenablement être fait par un petit nombre de personnes ; mais si le sous-comité préfère adopter la marche proposée par M. de Brouwer de Hogendorp, il n'y voit, pour sa part, aucune objection.

Le sous-comité décide qu'il entendra ces fonctionnaires et qu'il se réunira, à cet effet, à la station du Nord, mardi 4 de ce mois, à 10 heures du matin ; l'objet à l'ordre du jour sera : Examen du projet de cadre du personnel de la direction de la voie et des travaux.

M. Masui, qui ne pourra pas assister à cette réunion, priera MM. l'ingénieur en chef directeur Poncelet, l'inspecteur Gendebien et le sous-inspecteur Janssens, qui ont fait les projets des cadres avec lui, de se tenir à la disposition du sous-comité.

La séance est levée à 1 heure $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

N° 109.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 3 décembre 1855.

Ordre du jour : *Proposition concernant l'application des éclisses aux rails à deux bourrelets placés dans la voie.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait voir que parmi les améliorations à intro-

duire dans le service de la voie, améliorations qui, dans son opinion, donneront lieu à une réduction considérable dans les dépenses annuelles du service de la voie, on doit citer, en première ligne, l'introduction d'une manière générale, des éclisses.

Il rappelle que, dans une autre circonstance, il a pu déclarer que l'emploi de ce moyen de consolidation des abouts des rails, permettrait de réduire de 50 p. % les frais de main-d'œuvre d'entretien de la voie; il dit pouvoir ajouter aujourd'hui qu'il donne lieu aussi à une économie très-importante dans les dépenses de renouvellement de la voie, par la plus grande durée des rails, évaluée à 25 p. %.

M. de Brouwer de Hogendorp fait remarquer que ces immenses avantages sont démontrés et mis hors de doute, par l'expérience acquise, en Allemagne, où le système des éclisses est introduit depuis plusieurs années, d'une manière presque générale, et en Angleterre où, comme il l'a déjà signalé dans le sein du conseil consultatif, des compagnies dont les lignes sont entretenues à forfait, ont stipulé une réduction de 50 p. % pour toutes les parties où il est fait usage de ce mode de liaison des rails; que ces avantages sont d'ailleurs confirmés en Belgique, les chefs de service déclarant, en effet, qu'ils réduisent considérablement le personnel de l'entretien, partout où la voie est posée avec éclisses.

M. de Brouwer de Hogendorp fait ressortir quelques autres économies inhérentes à l'emploi des éclisses et qui sont principalement :

Une diminution dans la dépense de renouvellement des billes qui, soustraites à la tendance au déversement (défaut le plus grave des voies posées sans éclisses), fatiguent beaucoup moins et, par suite, se détériorent moins rapidement;

Une moindre usure du matériel par la annihilation des chocs qui, dans la voie ordinaire, se produisent aux joints;

Une moindre dépense de combustible pour la traction devenue plus facile, toutes choses égales d'ailleurs, sur une voie plus douce, plus régulière.

M. de Brouwer de Hogendorp appelle aussi l'attention du sous-comité, sur les avantages d'un autre ordre, que les éclisses procurent en permettant d'imprimer une plus grande vitesse aux trains, avec plus de sécurité pour les voyageurs, les dangers résultant des chocs aux joints disparaissant complètement par l'application de ce système de consolidation.

L'honorable membre croit donc qu'il conviendrait de donner suite à la proposition de l'ancien conseil consultatif, d'adapter des éclisses à tous les rails à deux bourrelets posés dans les voies de l'État sans ce mode de consolidation des abouts. Il entre dans des détails intéressants sur la manière d'effectuer ce travail qui ne présente aucune difficulté : en Angleterre on dispose, à cet effet, de machines spéciales; quand les traverses doivent être déplacées on enlève les rails de la voie et on les perce à l'aide d'une machine locomobile; quand elles ne doivent pas être remaniées, on perce les rails sur place au moyen d'un appareil qui sert en même temps de support des abouts lors du passage des trains pendant l'opération.

Enfin, M. de Brouwer de Hogendorp présente quelques renseignements sur la dépense à laquelle ce travail donne lieu. D'après ceux qui lui ont été fournis par M. l'ingénieur Ascroft, le sous-détail en est établi de la manière suivante pour un kilomètre de voie, les mesures anglaises étant transformées en mesures belges;

les rails sont supposés avoir 18 pieds anglais ou 5^m,486 de longueur, le nombre de joints, pour un kilomètre de voie, étant, dans ce cas, de 366 :

336 paires d'éclisses du poids de 12 ^k ,693 la paire, donnant ensemble un poids de 4,646 ^k ,870, à raison de 275 francs la tonne	fr. 1,277 75
1,333 kilogrammes de boulons, à 350 francs la tonne	733 15
Forage des rails : 366 joints, à raison de fr. 0-21	76 86
Ouverture de la voie, liaison des rails au moyen d'éclisses, relèvement, dressage et piochage de la voie, à raison de fr. 0-568 par mètre courant	568 00
Ensemble	fr. 2,655 76

D'après des renseignements donnés par d'autres ingénieurs, le forage coûterait par joint fr. 0-31 au lieu de 0-21.

Enfin, d'après d'autres données encore, l'enlèvement des rails, le percement des trous et le remplacement des rails dans la voie coûteraient 6 pence par yard ou fr. 0-463 par mètre courant.

M. de Brouwer de Hogendorp ajoute que M. l'ingénieur en chef Le Chatelier qui, en France, fait autorité dans les questions relatives aux chemins de fer, est arrivé, par les calculs qu'il a faits, à des résultats analogues à ceux de M. Ascroft; et il appelle aussi l'attention du sous-comité sur cette opinion généralement admise parmi les ingénieurs, que la liaison des rails par des éclisses boulonnées produit, sous le rapport de la résistance transversale, le même effet qu'une augmentation de poids de 4 kilogrammes par mètre courant, en sorte que nos rails pesant 34 kilogrammes pourraient par l'application des éclisses, être assimilés à des rails de 38 kilogrammes.

L'honorable membre termine en proposant au sous-comité d'émettre l'avis que :

Il y a lieu de comprendre, dans le crédit à demander à la Législature pour l'exécution de travaux d'achèvement au chemin de fer de l'État, la somme nécessaire à l'application d'éclisses à tous les rails du poids de 34 kilogrammes qui en sont dépourvus.

Cette proposition, mise aux voix, par M. le Président, est adoptée à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Nerenburger et Quoilin.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 110.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 4 décembre 1853.

Ordre du jour : *Examen du projet de cadre pour le personnel de la direction de la voie.*

La séance est ouverte à 10 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

MM. l'ingénieur en chef directeur Poncelet, l'inspecteur Gendebien et le sous-inspecteur Janssens, délégués par M. Masui, assistent également à la réunion.

M. LE PRÉSIDENT met l'objet à l'ordre du jour en discussion.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP regrette que les chefs de service des voies et travaux ne soient pas présents à la séance.

M. PONCELET ignorait qu'il fallût les convoquer; mais si le sous-comité désire les entendre, il les fera prévenir immédiatement.

Il est entendu qu'on prévient ces messieurs et qu'on les priera de se tenir à la disposition du sous-comité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP expose sommairement les modifications que le comité a apportées au service de la voie par le projet d'organisation qui a été adopté, et il fait remarquer que le cadre proposé n'est pas conforme aux dispositions arrêtées par le comité. Il dit que le comité n'a pas voulu créer un service des lignes en dehors de la direction du service; que le directeur, d'après l'organisation adoptée, n'est pas seulement chargé de la partie administrative, mais de tout ce qui est relatif au service actif; que la direction comprend tout ce qui concerne les travaux, l'entretien et la surveillance de la voie; qu'elle comprend donc le service des lignes qui, dans l'organisation de 1852, fait partie des services d'exécution en dehors de l'administration centrale.

Il prie M. Poncelet de faire connaître au sous-comité quelles sont, sur ce point, les intentions des auteurs du projet de cadre.

M. PONCELET répond qu'il n'entre pas dans les intentions de l'administration, comme semble le croire M. de Brouwer de Hogendorp, de maintenir les chefs de service tels qu'ils existent aujourd'hui; que conformément au projet d'organisation, les trois ingénieurs indiqués pour le service des lignes, seraient placés, de même que l'ingénieur principal, auprès du directeur pour l'assister dans tous les détails du service; mais qu'une subdivision du service étant, en tous cas, indispensable,

on a cru bien faire de rédiger ce projet de cadre de manière à faire voir que l'un de ces quatre fonctionnaires aurait plus spécialement pour mission de suppléer le directeur dans le travail des bureaux et de la comptabilité ainsi que de le remplacer, en cas d'absence, et que les trois autres l'assisteraient chacun dans les affaires concernant une ligne déterminée.

M. QUOILIN croit qu'il serait utile, pour bien préciser la discussion, que les délégués de l'administration voulussent bien faire connaître, s'ils ont mission de la rouvrir sur le projet de réorganisation tel qu'il a été proposé au Ministre par le comité; en d'autres termes, si leur intention a été de présenter des cadres basés sur les principes de cette organisation, ou si en faisant ce travail, ils ont cru devoir s'en écarter sous certains rapports.

Il fait observer que, dans ce dernier cas, le sous-comité aurait à décider s'il conviendrait de rentrer dans la discussion de ces principes. Quant à lui personnellement, il pense que le sous-comité ne peut accepter cette position, et il doute que telle ait été l'intention de M. Masui.

M. JANSSENS répond que les projets de cadre ont été préparés dans l'esprit de l'organisation proposée par le comité; que l'on s'y est conformé autant que possible; mais, que si on demande aux délégués de l'administration si personnellement ils approuvent cette organisation, ils sont forcés de dire que non.

M. QUOILIN constate, d'après ces explications, qu'il est bien entendu que les projets de cadres sont établis, d'après l'organisation proposée.

M. GENDEBIEN fait observer que l'administration a compris l'organisation en ce sens qu'elle n'apporte pas d'autre modification à l'organisation actuelle que la rentrée, à l'administration centrale, sous les ordres des directeurs, des trois ingénieurs de la route et des deux ingénieurs de la traction sur les lignes; et, que c'est d'après cette appréciation que les projets de cadres ont été établis.

M. Gendebien ajoute que le projet d'organisation lui paraît prêter à équivoque, sur plusieurs points capitaux, et que les délégués de l'administration ne peuvent donc pas être certains que ces cadres soient bien l'expression de l'esprit de ce projet.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit qu'il semble résulter des observations que vient de faire M. Gendebien qu'il y a désaccord entre ce fonctionnaire et le comité sur les bases mêmes de l'organisation; que M. Gendebien ne voit pas d'autre changement apporté à l'organisation de 1852, que la rentrée à l'administration centrale de quelques chefs de service; tandis que le comité, par la création de directeurs spéciaux, ayant chacun le commandement, la surveillance et la responsabilité de la branche de service qui lui est confiée, apporte une modification profonde à ce qui existe aujourd'hui.

Actuellement, dit-il, il n'y a pas d'unité dans le commandement, il n'y a pas de liens successifs, il n'y a que confusion et anarchie. Évidemment l'administration n'a pas compris l'agencement du nouveau mécanisme que le comité a proposé, si elle ne voit dans la réforme radicale que celui-ci a voulue que le déplacement de quelques fonctionnaires des services d'exécution dans l'administration centrale. L'assertion même de M. Gendebien concernant la rentrée des ingénieurs de la voie et de la traction à l'administration centrale, prouve que l'on ne s'est pas pénétré de l'esprit du projet d'organisation qui fait disparaître la distinction existante aujourd'hui d'une direction de la voie et de la locomotion comprise dans l'administration

centrale et d'un service de la voie et de la locomotion en dehors de cette administration. Les directions spéciales constituent un tout dans l'organisation nouvelle.

Après quelques observations échangées à ce propos, M. de Brouwer de Hogendorp demande si l'administration adopte les attributions des ingénieurs de la voie telles qu'elles sont définies au projet d'organisation et où elles se trouvent formulées comme il suit :

« Ils assistent le directeur dans les divers détails du service. Ils concourent à la » rédaction des projets, devis et détails estimatifs des travaux ainsi qu'à l'expédition des autres affaires ressortissant à la direction. »

MM. PONCELET et GENDEBIEN répondent affirmativement en ce sens, que ces ingénieurs doivent avoir ces attributions, chacun en ce qui concerne une ligne.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP accepte sans difficulté cette restriction qui ne se rapporte qu'à un détail de distribution de service ; il croit donc qu'on peut passer outre à la discussion du nombre des ingénieurs de la voie.

Il prie M. Poncelet de vouloir bien faire connaître au sous-comité les motifs qui ont engagé l'administration à proposer un ingénieur principal adjoint au directeur indépendamment des trois ingénieurs de la voie.

M. PONCELET répond que les directeurs devenant, d'après l'organisation proposée, des fonctionnaires responsables du service, seront obligés de s'assurer, par eux-mêmes, de tous ses détails et par conséquent de s'absenter fréquemment ; or, que pendant ses absences, le directeur de la voie devra être remplacé, non pas par un des ingénieurs de la voie placés tous les trois, d'après la hiérarchie, sur la même ligne, mais par un ingénieur, toujours le même, qui ait de l'autorité sur eux, puisse leur donner des ordres au nom du directeur et qui, à cet effet, leur soit supérieur en grade ou par position.

M. Poncelet fait observer que si on était forcé de prendre, pour remplacer le directeur, un des trois ingénieurs qui auront, chacun, le service d'une ligne, on ne pourrait pas, comme cela est désirable, confier toujours cette mission au même, par la raison que le directeur, en visitant une ligne, se fera généralement accompagner par l'ingénieur qui en est chargé.

Dans la pensée de M. Poncelet, comme dans celle de l'administration, cet ingénieur principal, chargé de remplacer et de suppléer constamment le directeur, aurait donc surtout des attributions de bureau ; il s'occuperait entre autres, de la comptabilité, dont il signerait les pièces, ce qui prend aujourd'hui une grande partie du temps du directeur.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP réplique que l'organisation proposée prévoit le cas où le directeur de la voie est empêché de faire son service ; qu'il y est dit qu'en cas d'absence ou d'empêchement, il est remplacé par l'ingénieur délégué, à cet effet, par le directeur général ; que cet ingénieur, peu importe que ce soit toujours le même, sera pris parmi les trois ou quatre ingénieurs assistants du directeur, et que la question à examiner est donc celle de savoir s'il en faut réellement quatre ou bien si trois peuvent suffire.

Une longue discussion s'établit sur ces deux chiffres, principalement entre M. de Brouwer de Hogendorp, d'une part, et MM. Poncelet, Gendebien et Janssens, d'autre part.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP est convaincu que trois ingénieurs suffisent. Il

fait valoir, à l'appui de son opinion, que le service de la voie desservi aujourd'hui par un directeur placé à la tête de trois directions et par quatre ingénieurs, dont trois sur les lignes et un à l'administration centrale, pourra d'autant plus facilement être fait par un directeur assisté de trois ingénieurs, que, d'une part, ce directeur n'ayant à soigner qu'une seule direction et étant homme d'action, pourra concourir avec ses ingénieurs au service des lignes ; et que, d'autre part, le travail de la direction sera notablement diminué, la surveillance des chemins de fer concédés ne rentrant plus dans les attributions de l'administration des chemins de fer de l'État.

M. JANSSENS dit que M. de Brouwer de Hogendorp perd de vue qu'en outre des quatre ingénieurs qu'il vient de citer, il a été créé, par l'organisation actuelle, un inspecteur des voies et travaux ; qu'à la vérité, le titulaire de cet emploi est en congé et qu'on n'a pas cru devoir le remplacer parce que le directeur, par la nature de ses fonctions, et en vertu de l'organisation, n'étant pas aujourd'hui homme d'action ne se trouve pas dans le cas de quitter souvent la direction ; mais que quand ce directeur, devenu le fonctionnaire responsable du service, devra s'absenter trois ou quatre fois par semaine pour visiter les diverses lignes du réseau, il sera indispensable qu'il y ait un ingénieur spécial à côté de lui pour le remplacer.

M. Janssens déclare, en ce qui concerne la diminution de travail à résulter, à la direction de la voie, de la création d'un service spécial pour la surveillance des chemins de fer concédés, qu'elle sera insignifiante, cette surveillance n'ayant pas été organisée jusqu'à présent.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait observer que cette déclaration est contraire aux affirmations de M. Masui qui a déclaré, à plusieurs reprises, au sein du comité, que ce travail est considérable.

M. GENDEBIEN pense que M. Masui aura voulu parler des projets relatifs à des chemins de fer concédés, tels que ceux de Dendre-Waes, que la direction générale des ponts et chaussées transmet à l'avis de la direction générale des chemins de fer et dont l'examen occasionne, en effet, un travail considérable.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit qu'il est persuadé qu'en parlant de l'ouvrage que donnaient les chemins de fer concédés, M. Masui avait en vue la surveillance des lignes exploitées par les compagnies, l'instruction des demandes de bâtir, par exemple, qui astreignait le personnel de la voie à de fréquents déplacements ; mais qu'il est à remarquer, d'ailleurs, si ses observations ne s'appliquaient qu'au travail qu'exigeait l'examen des plans du chemin de fer de Dendre-Waes, que ce travail extraordinaire viendra à cesser avec la mise en exploitation de cette ligne qui ne tardera pas à être achevée tout entière.

MM. PONCELET et GENDEBIEN font observer qu'il peut arriver que l'on en construise d'autres donnant lieu au même travail.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne pense pas qu'on doive établir les cadres en vue d'une parcellé éventualité.

L'honorable membre persiste à croire que trois ingénieurs chargés d'assister le directeur de la voie suffiront en admettant même que l'un d'eux n'eût, comme le propose M. Poncelet, que des attributions de bureau (ce à quoi cependant il ne peut pas se rallier) ; car il pense qu'un directeur et deux ingénieurs surveillant tous les trois personnellement le service, seront très-suffisants, d'autant plus que

les chefs de section sont de vrais ingénieurs. Il n'a admis le chiffre de trois assistants que par esprit de conciliation. Il rappelle que pendant un certain temps, le service de la voie a été fait par deux ingénieurs seulement; et il fait remarquer qu'en Angleterre, sur des lignes dont l'étendue égale celle du réseau du chemin de fer de l'État, la direction de la voie est souvent confiée à un seul homme n'ayant aucun ingénieur pour l'assister.

M. PONCELET répond qu'il est vrai que le service de la voie a été divisé pendant quelque temps en deux lignes; mais qu'on n'a pas tardé à reconnaître l'impossibilité de maintenir cet état de choses et qu'on s'est empressé de le changer.

M. Poncelet appelle, d'un autre côté, l'attention du sous-comité sur ce que la mise en exploitation du chemin de fer de Dendre-Waes ajoutera 110 kilomètres au réseau de l'État. Il lui semble que les trois ingénieurs qui auront respectivement à veiller au service de lignes telles que celles du Nord et de l'Est réunies, celle du Midi et celle de l'Ouest augmentée des chemins de fer de Dendre-Waes seront suffisamment occupés; et qu'il n'y aura rien de trop si l'on place près du directeur un quatrième ingénieur, spécialement chargé de l'assister dans le travail de bureau, de le suppléer et de le remplacer.

M. GENDEBIEN croit que si en Angleterre un directeur peut seul faire le service de la voie, c'est qu'il a sur la ligne d'excellents surveillants qui, s'ils ne portent pas le titre d'ingénieur, en ont au moins le traitement.

Il cite la France où le personnel d'ingénieurs n'est pas moindre qu'en Belgique.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que M. Gendebien se trompe s'il croit qu'en Angleterre il y ait des ingénieurs sur les lignes; que c'est plutôt en Belgique que cela a lieu, nos chefs de section, à quelques exceptions près, étant, comme il l'a déjà dit, de véritables ingénieurs.

Nous avons remarqué, dit-il, lors du voyage de quelques membres du comité en Angleterre, qu'au South-Eastern, par exemple, il n'y a sur la ligne que des surveillants qui, loin d'être des ingénieurs, ne sont que d'anciens ouvriers, pris parmi les plus intelligents et les plus expérimentés et recevant un traitement très-modique.

M. QUOILIN voudrait présenter une observation. Il rappelle que M. Poncelet a dit tout à l'heure qu'il fallait que le fonctionnaire appelé à remplacer le directeur fût supérieur en grade aux ingénieurs de la voie. Or, il lui semble que la simple délégation lui donne cette supériorité.

M. Quoilin invoque, à cet égard, ce qui se passe à l'administration des Finances, quoiqu'il n'ignore pas qu'il n'y a pas complète analogie: au Département des Finances, quand le directeur général est absent, il est remplacé par l'inspecteur général, et quand ils le sont tous les deux, c'est le directeur le plus ancien qui prend la direction du service.

M. PONCELET craint si l'on désigne l'un des trois ingénieurs de la voie pour remplacer le directeur en cas d'absence, que les deux autres n'y trouvent un motif de découragement.

M. LE PRÉSIDENT pense que les observations échangées sur ce premier point sont suffisantes pour que le sous-comité puisse en délibérer: il prie en conséquence M. de Brouwer de Hogendorp de vouloir bien passer à un deuxième point.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande quelques explications sur l'organisa-

tion des bureaux tels qu'ils sont proposés ; il lui semble qu'il est inutile de les diviser en trois, que deux pourraient suffire ; savoir : un bureau pour la comptabilité et un bureau pour les affaires générales, la correspondance, le personnel, etc.

Il résulte des renseignements que donne à cet égard M. Janssens, que l'administration n'a pas voulu créer trois bureaux comme M. de Brouwer de Hogendorp semble le croire, qu'elle n'en propose au contraire qu'un seul, subdivisé en trois sections.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP pense qu'un chef de bureau ou sous-inspecteur, trois commis-chefs et douze commis constituent un personnel de bureau trop nombreux, surtout si on met un commis à côté de chaque chef de section. Il cite le South-Eastern où ce personnel n'est composé que d'un teneur de livres et de trois commis, et la division du sud du London et North-Western dont l'étendue est de 523 kilomètres et qui n'occupe que trois commis.

Les écritures à Pune et à l'autre de ces lignes, dit-il, sont mieux tenues que dans les bureaux des chemins de fer de l'État et sont au moins aussi complètes. S'il est vrai que l'administration par l'État exige un surcroît de travail, ce surcroît ne peut pas être tel qu'il exige un nombre quadruple de commis.

M. de Brouwer de Hogendorp n'aperçoit pas, dans le cadre proposé, de bureau technique ou d'étude des projets, comme il y en a dans toutes les administrations de chemins de fer. Il considère ce bureau qui, dans son opinion, devrait être composé de trois sous-ingénieurs ou chefs de section et d'un certain nombre de dessinateurs et dessinateurs expéditionnaires, comme indispensable.

M. JANSSENS répond que l'administration a jugé que les ingénieurs assistés de leurs sous-ingénieurs et de leurs chefs de section qui sont des dessinateurs intelligents pourraient dresser et dessiner les projets ; et qu'il fallait laisser le bureau de dessinateurs expéditionnaires, de même que celui des écritures, au service central.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne partage pas cette manière de voir ; selon lui, chacune des directions techniques doit avoir ses dessinateurs et dessinateurs expéditionnaires. Les sous-ingénieurs et chefs de section ne doivent pas faire le travail de dessinateurs, mais en règle générale, ceux-ci doivent travailler sous la direction et sur les indications des premiers.

M. de Brouwer de Hogendorp passe aux chefs de section de la voie qui, d'après le projet de cadre en discussion, seraient au nombre de douze.

L'honorable membre demande si ce nombre n'est pas trop grand, eu égard à ce que les chefs de section auront, dans l'avenir, moins de travail de bureau et moins d'écritures à tenir. Il croit qu'il suffirait qu'il y en eût dix, surtout si à chaque chef de station on adjoint un commis.

Un chef de section, assisté de bons conducteurs des travaux ou surveillants peut très-bien, dit-il, être chargé du service de l'entretien et de la surveillance de 70 à 80 kilomètres de ligne.

Il ajoute qu'en parlant des écritures des chefs de section, il ne faut pas perdre de vue la participation des surveillants à ces écritures. Ce sont les surveillants qui recueillent les faits élémentaires du service ; la tâche des chefs de section se borne à les réunir dans une première centralisation et cela même pourrait être fait dans les bureaux de la direction.

M. JANSSENS répond que les écritures des chefs de section ne seront pas diminuées par la mise en pratique de la nouvelle organisation; qu'il est convaincu, au contraire, qu'elles seront augmentées; qu'en mettant ces agents en rapport immédiat avec le directeur, on sera amené en effet, à leur donner des bureaux, composés, dans certains cas, de plusieurs commis.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP réplique qu'il ne prévoit pas cette nécessité que rien ne justifierait. Les surveillants, en Angleterre, tiennent eux-mêmes les écritures que l'on exige en Belgique des chefs de section, avec cette différence que les états de salaires y sont dressés tous les huit jours, et ne sont dressés que par quinzaine au chemin de fer de l'État. Les sections en Angleterre sont fort longues et les surveillants sont en rapport immédiat avec le directeur de la voie.

M. de Brouwer de Hogendorp oppose aussi à M. Janssens les conducteurs des ponts et chaussées, en France, qui n'ont pas d'assistance pour leurs écritures rendues très-nombreuses et compliquées par le règlement spécial sur la comptabilité du Ministère des Travaux Publics du 28 septembre 1849.

On examine quelles sont les pièces que les chefs de section doivent transmettre aujourd'hui aux chefs de service, et qu'ils adresseront, dans l'avenir, directement au directeur.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP énumère quelques pièces qui actuellement sont dressées en double et même en triple expédition, et fait remarquer que par la suppression de l'intermédiaire, ce double ou ce triple pourra être supprimé.

M. JANSSENS répond que c'est abusivement que l'on fait aujourd'hui ces trois expéditions.

M. GENDEBIEN fait observer qu'il pourra résulter de là une diminution dans le travail de copie, mais que la besogne du chef de section qui, en tout état de choses, doit rédiger les minutes, restera absolument la même.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que l'on ne doit pas s'exagérer le travail du chef de section qui consiste plus particulièrement à vérifier et à coordonner les résultats produits par les surveillants. Il pense qu'une grande partie de ce travail peut être faite par le chef de section dans ses heures de repos et qu'il sera charmé d'employer ainsi son temps, si en même temps qu'on diminue son assistance on augmente d'un autre côté son traitement.

M. de Brouwer de Hogendorp passe ensuite en revue les diverses sections, et il demande si un chef de section pour l'entretien des bâtiments des stations du Nord et de l'Allée-Verte, à Bruxelles, est bien nécessaire. A son avis, un chef de section chargé d'un service actif sur la ligne pourrait très-bien faire l'entretien des bâtiments de ces deux stations si on lui adjoignait, à cet effet, un bon surveillant.

Il invoque, à l'appui de son opinion, ce qui se pratique aujourd'hui à Malines, où tous les bâtiments du chemin de fer sont entretenus par le chef de section de la ligne du Nord, qui fait, en outre, des constructions considérables dont il dresse lui-même les plans.

M. PONCELET répond que le chef de section chargé de l'entretien des bâtiments des stations du Nord et de l'Allée-Verte, et du matériel des bureaux de la direction, surveille également les constructions nouvelles; qu'il ne croit pas qu'il soit possible de lui donner en même temps le service d'une section de chemin de fer.

M. Poncelet ajoute que si le chef de section de la ligne du Nord, résidant à

Malines, et d'ailleurs très-bien secondé sur la route par ses sous-chefs de section ou surveillants, fait le service des bâtiments de Malines, il a un personnel pour la surveillance de ces ouvrages qui ne sont du reste pas à comparer, pour le travail qu'ils donnent, au service des bâtiments de la station du Nord et à celui du matériel des bureaux de la direction qui, à lui seul, est considérable.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit que les travaux que l'on fait aujourd'hui à l'arsenal, la construction d'un grand atelier d'ajustage et celle d'un hangar à marchandises ainsi que l'agrandissement des bâtiments de la station sont, sans contestation, plus importants que ceux dont vient de parler M. Poncelet. Il désire, au surplus, que tous les chefs de section soient aussi bien secondés que celui dont il vient de parler.

M. JANSSENS fait remarquer que dans tous les Départements ministériels le matériel est confié à un chef de bureau au traitement de 3,000 à 3,500 francs. Il croit que ce n'est pas trop que de disposer pour cela à la direction des chemins de fer, d'un chef de section qui a, en outre, encore d'autres travaux à soigner.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande des explications à M. Poncelet sur le service de l'abornement des chemins de fer qui figure également dans le cadre de la voie.

M. PONCELET entre, à cet égard, dans quelques détails. Ce travail s'exécute conformément à une demande du Département des Finances qui veut connaître la situation exacte et la valeur des propriétés de l'État. Il comporte de nombreuses recherches pour arriver à la détermination des limites des terrains appartenant au chemin de fer ; le plan de toutes les parcelles emprises doit être levé. Ce travail est donc nécessairement fort long et il est loin d'être terminé. M. Poncelet pourra dire dans la séance prochaine à quel degré d'avancement il est arrivé aujourd'hui. M. Poncelet ajoute que le géomètre qui en est chargé, instruit aussi toutes les réclamations qui surgissent encore fréquemment au sujet des limites des emprises, etc.

MM. NERENBURGER et QUOILIN comprennent très-bien que ce travail fort utile soit poursuivi, mais il leur semble que lorsqu'il sera terminé, les agents qui y sont occupés pourront disparaître et qu'il n'y a donc pas lieu de les comprendre dans le cadre du personnel permanent du chemin de fer.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, abordant le service des réceptions de billes et des fers de la voie, prie M. Poncelet de lui dire pour quel motif on y a indiqué deux commis spéciaux, et si l'expédition des pièces relatives à ce service dont les minutes devront être nécessairement rédigées par les fonctionnaires chargés des réceptions, ne pourra pas être faite par le personnel de la direction.

L'honorable membre croit qu'il n'y a pas actuellement de commis spécialement attachés à ce service.

M. PONCELET répond qu'il est indifférent où l'on indique ces commis, pourvu qu'ils soient compris dans le personnel nécessaire au service de la voie, qu'on les a fait figurer aux réceptions pour faire voir qu'il en fallait de toute manière pour ce service dont les écritures sont assez importantes à raison de la comptabilité à tenir pour un grand nombre de dépôts.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit que le service de la réception des fers et des billes ne comporte pas le huitième du travail d'un commis ; que les considérations

que vient de faire valoir M. Poncelet ne justifient pas les propositions faites ; que l'admission de deux commis spéciaux pour ce service serait ou la création de deux sinécures ou un moyen employé pour augmenter le nombre déjà trop grand des commis à la direction.

M. de Brouwer de Hogendorp, arrivant aux constructions nouvelles, déclare que ce service l'effraye par le personnel qu'on y fait figurer ; que d'après les propositions de l'administration, il comprendrait, en effet, trois ingénieurs, trois sous-ingénieurs ou sous-chefs de section, six commis-dessinateurs et un nombre indéterminé de surveillants.

Or, l'honorable membre croit qu'un seul ingénieur chargé, à la direction, de tout ce qui concerne les constructions nouvelles, assisté pour la rédaction des projets, devis et détails par le personnel du bureau d'étude et pour la surveillance des travaux, par les chefs de section ordinaires de la voie, auxquels on adjoindrait des surveillants spéciaux, suffirait, dans la plupart des cas, aux exigences du service.

M. PONCELET énumère le grand nombre de bâtiments considérables restant à exécuter au chemin de fer de l'État et il déclare, eu égard à l'importance de ces constructions, que le personnel proposé n'est pas trop nombreux.

Il n'admet pas que les chefs de section de la voie puissent surveiller l'exécution des bâtiments, d'abord parce que le service de la route ne leur laisse pas assez de temps libre pour cela, et ensuite parce qu'à part quelques exceptions, ils ne sont pas suffisamment au courant des nombreux détails que comporte ce genre tout spécial d'ouvrage.

Il croit que l'on doit admettre, en principe, que ceux qui dressent les plans doivent aussi en surveiller l'exécution. Il fait voir les inconvénients qu'il y aurait à adopter un autre système.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond que s'il a parlé de charger les chefs de section ordinaires de la surveillance des constructions nouvelles, cette opinion n'est pas tellement absolue qu'il ne veuille admettre aucune exception. Il peut se présenter des ouvrages de parachèvement d'une telle importance que le chef de section ordinaire ne puisse pas en surveiller l'exécution ; ainsi, il admet volontiers cette exception pour les travaux exécutés aujourd'hui à Anvers ; mais, dans son opinion, rien ne s'oppose à ce que des constructions telles que les hangars de Charleroy, Manage et Courtrai, ainsi que la remise aux locomotives de Mouscron, soient faites sous la surveillance des chefs de section. Il croit d'autant mieux que le système qu'il préconise est admissible, qu'il est mis en pratique actuellement au chemin de fer de l'État ; que, ainsi qu'il l'a déjà dit à plusieurs reprises, le chef de section de la ligne du Nord exécute des constructions importantes à Malines, sans négliger pour cela le service de la voie.

M. de Brouwer de Hogendorp ajoute qu'il ne propose de confier l'étude de toutes les constructions nouvelles à un seul ingénieur qu'en vue d'une situation normale, après que la plupart des grandes stations auront été terminées.

Dans sa pensée, les fonctionnaires chargés de l'exécution des constructions importantes restant à faire, seraient placés hors cadre. M. Masui s'est rallié à cette idée lors de la discussion du chapitre de la direction de la voie, par le sous-comité d'exploitation.

M. PONCELET réplique que le chef de section auquel M. de Brouwer de Hogendorp fait allusion est précisément une des exceptions dont il a parlé tout à l'heure ; que l'on ne doit d'ailleurs pas perdre de vue que les travaux qu'il exécute, à Malines, lieu de sa résidence, ne pourraient pas être surveillés convenablement par lui, s'ils étaient situés dans une autre localité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP n'admet pas d'une manière absolue l'exactitude de cette dernière assertion. Il ne pense pas que celui qui dirige l'exécution doive constamment être sur les chantiers : les ingénieurs et sous-ingénieurs qu'on veut charger du service des constructions nouvelles n'y seraient pas en permanence, le chef de section ne doit pas s'y trouver plus souvent qu'eux ; une surveillance qui doit être incessante, c'est celle du conducteur des travaux et celle-là existerait dans l'un comme dans l'autre cas.

M. GENDEBIEN croit utile de faire remarquer que d'après l'importance des allocations à accorder successivement par les Chambres pour l'achèvement du chemin de fer, ces travaux peuvent durer 10, 15 et 20 ans. Il demande s'il convient de placer hors cadre des fonctionnaires qui resteraient aussi longtemps en service.

M. Loos appuie les observations présentées par M. Poncelet.

Il ne croit pas que le personnel proposé soit trop nombreux eu égard à l'importance des constructions nouvelles restant à exécuter avant que toutes les stations soient terminées, et il n'admet pas non plus que le personnel de la route puisse convenablement surveiller la construction des bâtiments, à moins que ceux-ci ne soient dépourvus de toute importance.

L'honorable membre fait ressortir la nécessité d'avoir auprès de chaque grande construction un conducteur, à poste fixe, capable de dresser, sous la surveillance de l'ingénieur qui visite de temps à temps les travaux, les sous-détails des ouvrages qui pendant le cours de l'exécution doivent être délivrés avec régularité à l'entrepreneur, si l'on veut éviter des difficultés et des réclamations au moment du décompte.

M. Loos entre, à ce sujet, dans des détails intéressants sur l'organisation du service des constructions de la ville d'Anvers où l'on a été amené à séparer la construction des bâtiments confiée à un architecte, de l'exécution des travaux maritimes dont on a chargé un homme versé dans cette spécialité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait observer que son système n'exclut pas la visite temporaire des travaux par l'ingénieur unique chargé de la rédaction des projets de constructions nouvelles, ni l'emploi d'un conducteur à poste fixe, ni la division de travail réclamée par M. Loos.

M. LE PRÉSIDENT résume la discussion et propose de la terminer.

Il exprime toutefois l'opinion que l'on exagère l'importance des travaux que les ingénieurs du chemin de fer de l'État exécutent, surtout si on les compare aux constructions nombreuses et variées que dirigent simultanément les architectes particuliers.

M. PONCELET demande à pouvoir faire observer à M. le Président que les constructions du chemin de fer sont disséminées sur tout le réseau et que, par suite, la surveillance en est plus difficile que celle des travaux des architectes particuliers généralement réunis dans une même ville.

Cette discussion est close.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande que les ingénieurs de la voie que l'on a fait prévenir, soient entendus ; il voudrait leur poser diverses questions qui ont rapport à leur service.

M. l'ingénieur chef de service Van Eschen est introduit.

M. de Brouwer de Hogendorp lui adresse une série de questions auxquelles il répond sommairement comme il suit :

D. Combien de chefs de section y a-t-il sur la ligne du Midi dont vous dirigez le service de la voie ?

R. Trois, dont deux pour le service de la route proprement dite et un pour l'entretien des bâtiments des stations.

D. Ces agents sont-ils chargés de la surveillance des constructions nouvelles ?

R. Non.

D. Dans le cas où l'on adjoindrait aux chefs de section de la voie, des surveillants spéciaux pour le service des bâtiments, pourraient-ils se charger des constructions dont l'importance ne serait pas trop grande ; par exemple, le chef de la section de Braine à Namur aurait-il pu surveiller l'exécution des hangars que l'on a élevés récemment à Manage et à Charleroy ?

R. Non, ils ne le pourraient pas sans négliger le service de la voie ; ils sont déjà trop souvent empêchés aujourd'hui par le travail de bureau, de se trouver sur la route.

D. Si ces chefs de section avaient une étendue de ligne moins grande, pourraient-ils, dans ce cas, surveiller des constructions de l'importance des hangars de Manage et de Charleroy ?

R. Oui, si la longueur de leur section était suffisamment réduite ; car sous le rapport de la capacité, ils peuvent tous les deux se charger de ce genre de travaux.

D. Croyez-vous que les écritures que les chefs de section ont à tenir puissent être simplifiées ou diminuées ?

R. Oui, et il serait désirable qu'elles le fussent : les chefs de section ne sont pas, en général, assez sur la route ; si l'on pouvait diminuer leur travail de bureau, de manière à leur permettre de s'y trouver davantage, ce serait un grand bien pour le service.

Les détails de la comptabilité qu'ils doivent tenir leur prennent surtout beaucoup de temps et les oblige quelquefois à abandonner la voie, alors qu'on y exécute des travaux qui réclament leur présence.

D. Ainsi, dans votre opinion, les chefs de section sont trop occupés par le travail de bureau ?

R. Oui.

D. Considérez-vous le clavetage des billes comme une opération utile et dont les avantages compensent le travail qu'il occasionne ?

R. Le clavetage était utile quand les billes étaient admises en réception sur un grand nombre de points disséminés le long de la route ; mais maintenant, que depuis quelques années, on a réduit considérablement le nombre des dépôts qui sont tous situés dans des stations, on pourrait sans inconvénient le supprimer.

D. M. Van Eschen pense-t-il que maintenant que la plus grande partie de

l'abornement du chemin de fer est faite, les chefs de section pourraient être chargés de le terminer ; pense-t-il que cela exigerait un grand travail de leur part ?

R. Les chefs de section sont capables de faire ce travail ; mais on ne pourrait pas les en charger sans leur faire négliger le service de la voie.

D. Vous avez fait remarquer qu'on pourrait débarrasser les chefs de section d'une partie de leur travail de bureau ; nous raisonnons dans l'hypothèse où ils auraient par suite plus de loisirs qu'aujourd'hui, et le sous-comité désire savoir si dans ce cas, ces agents pourraient être chargés de l'abornement.

R. Si j'ai demandé que les chefs de section fussent soulagés dans le travail de bureau, c'était dans le but de leur donner la possibilité de se rendre plus souvent et pendant plus longtemps sur la route qu'ils ne peuvent pas visiter assez fréquemment aujourd'hui.

D. Les sections de la ligne du Midi sont très-étendues et très-importantes par le mouvement qui s'y fait. Ne sont-ce pas les plus longues du chemin de fer de l'État ?

R. L'une s'étend de Bruxelles à Quiévrain, son développement est de 80 kilomètres. Le mouvement des convois y est très-important. L'autre va de Braine-le-Comte jusqu'à la Meuse, à Namur ; sa longueur est de 81 kilomètres ; le mouvement y est également considérable, surtout sur la partie comprise entre Braine-le-Comte et Tamines.

D. L'introduction du système de consolidation des rails au moyen d'éclisses ne diminue-t-elle pas notablement le travail d'entretien de la voie ?

R. Oui, elle nous permet de diminuer le personnel sur la route, mais nous sommes obligés de l'augmenter dans les stations où le mouvement augmente constamment, et de telle manière que le travail de la voie y a triplé depuis peu d'années.

D. Les chefs de section sont assistés par des surveillants et des piqueurs ; quel est le nombre de ces agents que M. Van Esschen considère comme nécessaire à la ligne du Midi ?

R. Il faut trois surveillants par section ; ils doivent avoir avec eux, chacun, un piqueur.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP déclare que là se bornent les questions qu'il désirait adresser à M. Van Esschen.

En conséquence, M. Van Esschen se retire.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP pose à M. l'ingénieur en chef Petitjean qui est arrivé également à la séance, les questions suivantes auxquelles ce fonctionnaire répond sommairement, comme il est indiqué sous chacune d'elles.

D. M. Petitjean croit-il que les chefs de section de la voie puissent surveiller convenablement les constructions d'un ordre secondaire sur l'étendue de leurs sections ?

R. Certainement. Leur service les oblige à se rendre dans les stations plus fréquemment que ne pourraient le faire des agents spéciaux qu'on chargerait de la surveillance des constructions qu'on y exécuterait. Ils pourraient donc faire eux-mêmes cette surveillance et ils en sont très-capables.

D. Vous avez dirigé les travaux de construction du chemin de fer de la Vesdre ; où dressait-on les plans ?

R. Dans mes bureaux.

D. Qui était chargé de les exécuter ?

R. Les ingénieurs ou conducteurs, chacun dans sa section respective.

D. Ainsi, ce n'étaient pas généralement ceux qui dressaient les plans des ouvrages qui en surveillaient l'exécution ?

R. Non.

M. PONCELET fait observer que *M. Petitjean* était chargé lui-même de l'exécution des travaux de la ligne de la Vesdre et qu'ainsi il faisait construire les ouvrages dont les plans avaient été dressés dans son bureau.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit qu'il ne comprend pas la portée de l'observation de *M. Poncelet* ; que des agents spéciaux soient chargés de l'étude et de l'exécution des travaux ou n'en soient pas chargés, les plans n'en seront pas moins dressés dans les bureaux du directeur et le directeur surveillera leur exécution comme *M. Petitjean* surveillait l'exécution des travaux de la Vesdre.

M. de Brouwer de Hogendorp continue ses questions.

D. Ainsi, vous croyez que, sauf les grandes constructions, telles que celles de Bruxelles et d'Anvers, par exemple, les chefs de section de la voie pourraient surveiller la construction des bâtiments que l'on exécuterait sur l'étendue de leurs sections ?

R. Oui. Ils peuvent surveiller des constructions dont l'importance n'est pas trop grande. Des constructions telles que celles que vous venez de citer exigeraient toujours l'adjonction temporaire d'agents spéciaux.

D. Quel est le personnel attaché à la réception des fers de la voie et des billes ?

R. J'ai avec moi un ingénieur, un sous-ingénieur et un conducteur.

Le premier est secrétaire de la commission de réception des fers, le second, de la commission de réception des billes.

D. Y a-t-il des commis spécialement et uniquement attachés à ce service de réception ?

R. Non.

M. JANSSENS fait observer ici qu'il résulte des renseignements fournis par *M. Petitjean* sur le travail de son personnel, qu'un agent entre autres qu'il désigne nominativement est attaché à ce service.

M. PETITJEAN répond qu'il est vrai que cet agent a été admis en qualité d'agréé pour le service de la réception des billes, mais qu'en réalité il ne travaille pas spécialement et uniquement aux écritures concernant cette partie du service ; que les écritures y relatives sont très-peu importantes et exigent très-peu de temps ; que cet agent est employé à d'autres écritures.

M. GENDEBIEN demande si dans le cas où ces réceptions seraient constituées en service spécial, il faudrait y adjoindre des commis.

M. PETITJEAN répond que dans ce cas il en faudrait nécessairement un pour les deux services de réception. Cette nécessité résulterait de la création du service spécial.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP continue son interrogatoire.

D. Le chef de section chargé de l'entretien des bâtiments des stations du Nord et de l'Allée-Verte est placé sous vos ordres. Croyez-vous qu'il faille un chef de section pour ce service ?

R. Il faut pour ce service un homme très-entendu dans la spécialité des bâtiments; celui qui en est chargé remplit cette condition. D'ailleurs, il ne s'occupe pas seulement de l'entretien de ces deux stations, mais aussi du matériel des bureaux de la direction et exécute, en outre, les constructions nouvelles telles que le bâtiment des chaudières et les murs de clôture que l'on élève actuellement à la station du Nord.

D. Combien d'agents a-t-il avec lui ?

R. Trois, et ce n'est pas assez.

D. Ce service donne-t-il lieu à beaucoup d'écritures ?

R. Oui. Il y a notamment les états de quinzaine et les états de fournitures et de travaux. Il y a, en outre, les inventaires annuels qui sont très-volumineux.

D. Ne croyez-vous pas que les chefs de section de la voie pourraient continuer l'abornement du chemin de fer ?

R. Ce travail est terminé, en ce qui concerne ma ligne.

D. Ne pensez-vous pas que les chefs de section pourraient le continuer là où il n'est pas encore terminé ?

R. -Il me semble préférable que ce travail soit confié à un homme spécial. Il faudrait voir à quel degré d'avancement il est arrivé, c'est ce que j'ignore.

D. Dans l'opinion de M. Petitjean, pourrait-on simplifier les écritures que les chefs de section sont obligés de tenir actuellement ?

R. Les chefs de section ont beaucoup d'écritures. La comptabilité des fers leur donne surtout de l'ouvrage; on pourrait peut-être la simplifier.

D. M. Petitjean est-il d'avis qu'il faille placer des surveillants à côté des chefs de section, ou croit-il qu'il serait préférable d'y mettre des sous-chefs de section ?

R. Le grade de sous-chef de section me paraît préférable. C'est un acheminement vers celui de chef de section.

M. NERENBURGER en rappelant que M. de Brouwer de Hogendorp vient de poser, tant à M. Petitjean qu'à M. Van Eschen, la question de savoir si les chefs de section pourraient être chargés de la surveillance des constructions nouvelles, fait remarquer que l'un a répondu oui et l'autre non; il voudrait savoir à quoi tient cette différence d'appréciation.

M. Petitjean maintient, à cet égard, ce qu'il a dit.

La série des questions que M. de Brouwer de Hogendorp avait à adresser à M. Petitjean est épuisée.

Cet ingénieur en chef se retire.

M. JANSSENS aurait voulu présenter quelques observations, en présence de MM. Petitjean et Van Eschen dans le but de préciser certaines questions et de ne laisser aucun doute sur la portée de leurs réponses.

Il rappelle que ces chefs de service semblent admettre, tous les deux, qu'il soit possible de simplifier la comptabilité que les chefs de section tiennent aujourd'hui. Or, il croit devoir faire remarquer à ce sujet, que loin de pouvoir être simplifiée, la comptabilité des matières, qui n'est aujourd'hui que simplement administrative, devra être complétée conformément aux prescriptions de la loi et que, sous ce rapport, il y aura plus d'écritures à tenir qu'aujourd'hui.

M. Janssens croit devoir ajouter, d'un autre côté, que si l'on voulait débarrasser les chefs de section de ces écritures, il faudrait les faire tenir par des agents ad-

ministratifs à placer à côté d'eux, ce qui donnerait lieu à un accroissement de dépenses.

L'examen du projet de cadre du personnel de la direction de la voie étant terminé, le sous-comité décide qu'il abordera demain celui du personnel de la traction.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° III.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 6 décembre 1855.

Ordre du jour : *Examen des projets de cadre du personnel de la direction de la traction.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, NERENBURGER, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

MM. l'ingénieur en chef directeur Poncelet, l'inspecteur Gendebien et le sous-inspecteur Janssens assistent également à la réunion.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. GENDEBIEN demande à présenter quelques observations dont il voudrait, dit-il, faire l'objet d'une motion d'ordre, si son intervention dans les discussions du sous-comité lui en donnait le droit.

M. Gendebien entre dans quelques considérations générales sur le résultat que le comité veut obtenir par la mise en pratique du projet d'organisation et dont tout l'intérêt réside, selon lui, dans une question d'argent, dans une économie à réaliser sur les dépenses de personnel. Il fait remarquer que cette économie, que cette diminution dans le nombre des employés, à laquelle le comité espère arriver, ne sera pas aussi importante que ses membres semblent le supposer ; qu'il trouvera peut-être bien dix à quinze invalides à mettre à la pension, quinze à vingt employés surabondants, mais que là, se borneront les suppressions auxquelles il peut raisonnablement prétendre.

Il prie le sous-comité de ne pas perdre de vue, qu'en 1850, sous le ministère

de l'honorable M. Rolin, plus de cent employés ont été mis en disponibilité, et que depuis lors, la réforme réclamée a été opérée.

M. Gendebien examine ensuite la marche que le comité a adoptée pour arriver aux quelques modifications qu'il veut apporter au service d'exploitation (modifications qui se résument dans la suppression des chefs de service, lesquels rentrent à l'administration centrale, avec le titre d'inspecteur), et il déclare que cette marche ne conduira pas au but que l'on veut atteindre ; que pour y arriver, il eût fallu, au lieu de faire une organisation toute nouvelle, partir de l'organisation actuelle et voir sous quels rapports, il convenait de l'améliorer. Il invoque, à cet égard, ce qui a été fait au Département des Finances quand, en 1830, on a réorganisé les diverses branches de ce service public ; on a examiné ce qui existait, bureau par bureau, pour déterminer quel était le plus petit nombre d'employés au moyen desquels on pouvait faire le travail.

M. Gendebien est convaincu que si le comité ne revient pas à cette marche, il sera longtemps encore avant d'obtenir le résultat qu'il désire, et il répète que s'il avait l'honneur de faire partie du comité, il ferait à ce sujet une proposition.

M. QUOILIN regrette que M. Masui ne soit pas présent à la séance. Il lui rappellerait que le comité n'a jamais voulu prendre l'initiative de fixer les cadres ; mais qu'il a demandé depuis fort longtemps et à plusieurs reprises, que l'administration produisit les cadres existants et les cadres appropriés à la nouvelle organisation. Il lui semble que si la marche indiquée par M. Gendebien n'a pas été suivie, on ne peut pas en faire un grief au comité.

M. GENDEBIEN croit que M. Quoilin a perdu de vue la déclaration que les délégués de l'administration ont été amenés à faire dans la séance précédente ; que cet honorable membre a oublié sans doute que, répondant aux interpellations qui leur étaient adressées, les délégués ont dit que les cadres proposés étaient calqués sur le projet d'organisation, en tant qu'ils avaient pu comprendre ce projet qui, sur des points capitaux, donne lieu à des interprétations diverses, à des équivoques. C'est aux difficultés que présente la fixation des cadres, d'après des principes que l'administration n'est pas sûre d'avoir compris, que M. Gendebien a voulu faire allusion dans les observations qu'il a présentées au début de cette séance. Il ajoute que le sous-comité verra d'ailleurs, en procédant à l'examen des cadres qui est à l'ordre du jour, qu'il tombera d'équivoque en équivoque.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP croit que ce qui résulte le plus clairement des déclarations de M. Gendebien, c'est que les membres de l'administration n'adoptent pas le projet d'organisation proposé par le comité et accepté par le ministre.

Il ne peut pas admettre cependant que ce projet d'organisation soit si difficile à comprendre, car il ne renferme pas une disposition qui ne se trouve mise en pratique ailleurs.

Il ne peut pas partager non plus cette opinion de M. Gendebien, que le comité aurait pu se borner à supprimer quelques chefs du service extérieur. Il rappelle que le comité a reconnu que la situation actuelle réclamait des réformes plus radicales ; qu'il y avait à simplifier, d'une manière générale, les rouages qui sont trop compliqués aujourd'hui.

Le but du comité n'a pas été uniquement, dit-il, comme le semble croire M. Gendebien, d'arriver à une économie par la suppression d'un certain nombre

d'employés. Le but du comité a été plutôt de faire une organisation rationnelle permettant de faire mieux que ce qui se fait aujourd'hui, en mettant plus d'ordre, plus de régularité, plus d'économie dans toutes les parties du service. La diminution dans le nombre des employés est une suite de la simplification qui est inséparable d'une bonne organisation ; mais ce n'est pas l'objet principal des efforts du comité. Le comité n'aurait donc pas pu procéder comme l'aurait voulu M. Gendebien. Ce que nous avons en vue, ce que nous désirons avant tout et ce que nous avons voulu réaliser par notre travail, c'est la création d'un bon service. Nous avons droit de compter pour atteindre ce but sur l'assistance empressée de l'administration, car ce n'est qu'en faisant mieux qu'on ne fait aujourd'hui qu'on parviendra à assurer l'avenir du chemin de fer entre les mains de l'État, et à faire taire les critiques nombreuses auxquelles toutes les parties du service sont assujetties.

Il rappelle les plaintes souvent élevées contre l'administration et cite notamment celles qui concernent le matériel roulant.

En résumé, l'honorable membre n'est pas d'avis qu'il y ait lieu de s'arrêter à la proposition de M. Gendebien, et il demande en conséquence que le sous-comité poursuive son travail.

M. DE LANNOY aurait pu être ébranlé dans la confiance qu'il a dans le projet d'organisation, par les observations de M. Gendebien, si l'administration des chemins de fer n'avait pas été représentée, dans le comité, par son chef dont on ne peut contester la parfaite compétence en cette matière ; si toutes les dispositions de ce projet n'avaient pas été soigneusement examinées et discutées, et si, à l'exception de deux peut-être, elles n'avaient pas été, d'accord avec M. Masui, votées à l'unanimité.

L'honorable membre se rend donc difficilement compte des objections que le sous-comité rencontre aujourd'hui de la part de l'administration dont les délégués paraissent être complètement en désaccord avec M. Masui. Il croit qu'il serait utile que M. Gendebien indiquât, seulement pour un point, l'équivoque qu'il y trouve, car il est persuadé que tous les membres du comité pourraient lever immédiatement ses doutes.

M. QUOILIN est d'avis, ainsi qu'il s'en est déjà expliqué dans la dernière séance, que le sous-comité ne peut pas rentrer dans la discussion des principes généraux du projet d'organisation qui a été voté à l'unanimité par le comité, auquel M. Masui a adhéré comme membre du comité, et qui a été approuvé par le Ministre. Il propose donc de passer outre à cette discussion, sauf à entendre les explications à présenter par les délégués de l'administration à mesure que le sous-comité examinera les points auxquels ces explications se rattachent.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP, tout en partageant, sous un certain rapport, l'avis de M. Quoilin, croit cependant avec M. de Lannoy, qu'il serait utile, sans que le sous-comité s'étendît sur cet objet, que les membres de l'administration fissent connaître les points qui donnent lieu aux doubles interprétations dont M. Gendebien a parlé.

L'honorable membre tient d'autant plus à ce qu'ils le fassent que convaincu de l'efficacité de la nouvelle organisation, il désire qu'elle ne soit pas entravée dans sa marche ; et qu'il est donc prêt, pour sa part, à revenir sur certains points, si on lui démontre que ce que le comité a proposé peut donner lieu à des difficultés

dans l'exécution. Il demande que M. Gendebien indique les dispositions qui présentent de l'ambiguïté.

M. GENDEBIEN savait qu'en présentant ses observations il touchait à une question délicate, mais il n'a pas hésité à les produire parce qu'il a considéré comme un devoir de soumettre ses doutes. Il espère que le sous-comité lui tiendra compte de sa franchise.

M. Gendebien est disposé à admettre, puisque M. de Brouwer de Hogendorp l'assure, que le projet d'organisation doit simplifier, d'une manière générale, les rouages de l'administration ; mais ne connaissant que ce qui est écrit dans le projet, il persiste à n'y voir autre chose que la rentrée des chefs de service à l'administration centrale jusqu'à ce que les explications qui seront peut-être données à cet égard, lui aient montré ces simplifications.

Répondant aux interpellations qui lui ont été adressées, M. Gendebien fait remarquer d'abord que l'art. 7 du projet d'organisation stipule que « l'administration est dirigée, sous l'autorité immédiate du Ministre, par un directeur général, » et il demande s'il faut entendre par là que l'intervention du secrétaire général du Département (intervention qu'il n'a pas à discuter, mais qui, dans son opinion, peut être un danger dans un service aussi spécial que celui du chemin de fer) est supprimée. Il est plutôt porté à croire que cette question n'a pas été résolue.

Sur l'observation de M. Quoilin que le projet d'organisation, ne s'étendant pas à tout le Département des Travaux Publics, mais seulement à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, dont le secrétaire général ne fait pas partie, le comité n'a pas eu à s'en occuper, M. Gendebien constate que ce fonctionnaire conserve donc ses attributions actuelles, d'après cet honorable membre.

Passant à l'art. 8 qui dit, à peu près dans les mêmes termes, que « les directeurs agissent sous l'autorité immédiate du directeur général, » M. Gendebien demande s'il faut admettre aussi que l'action du directeur général est plutôt médiate qu'immédiate, c'est-à-dire que le secrétaire de l'administration est placé entre le directeur général et les directeurs de la même manière que le secrétaire général l'est, entre le Ministre et le directeur général.

M. QUOILIN répond que cette interprétation n'est pas soutenable par la raison que le secrétaire de l'administration est placé hiérarchiquement au-dessous des directeurs, tandis que le secrétaire général a un rang hiérarchique supérieur à celui des directeurs généraux.

M. GENDEBIEN s'occupant ensuite de la manière dont les relations seront établies entre les directeurs et le directeur général, trouve que c'est surtout dans cette partie de l'organisation que les équivoques sont nombreuses, et il entre, à cet égard, dans quelques développements, quand prié par M. de Lannoy d'en préciser quelques-unes, il demande avec quelle autorité correspondront les directeurs spéciaux et les employés sous leurs ordres.

A cette objection, tous les membres témoignent leur étonnement et ne comprennent pas comment une pareille question peut leur être faite.

M. Gendebien prié de nouveau, ne précise plus rien. Alors M. Loos demande la parole pour une motion d'ordre.

Cet honorable membre craint que cette discussion ne se prolonge sans utilité pour

personne. Il lui semble que ce qu'il y a de mieux à faire, puisque les délégués de l'administration ne comprennent pas le projet d'organisation proposé par le comité ; puisqu'ils y trouvent de nombreuses équivoques, c'est qu'ils réunissent leurs observations par écrit. Le comité pourrait alors les examiner et déblayer, en une fois, le terrain de toutes les difficultés qui s'opposent à la mise à exécution de son travail.

M. Loos propose, en conséquence, de prier les délégués de l'administration de faire connaître par écrit, quels sont les points du projet d'organisation qui, dans leur opinion, sont susceptibles d'interprétations diverses, ou peuvent donner lieu à équivoque.

M. JANSSENS croit que les membres du comité comme les délégués de l'administration désirent aboutir promptement et ne pas perdre de temps. Or, il lui semble qu'on en perdrait, si le sous-comité obligeait les délégués à produire, par écrit, leurs doutes, leurs objections contre l'organisation proposée.

M. Janssens rappelle que le comité considère d'après les déclarations faites, à plusieurs reprises, son projet comme étant approuvé, et il demande si par l'adoption de la motion de M. Loos, le sous-comité ne sera pas conduit à répondre aux objections présentées par les délégués, à lever leurs doutes, par écrit également, et à ouvrir ainsi forcément un débat sur des principes qui, dans l'esprit de tous les membres, sont résolus et ne peuvent plus être mis en question.

M. DE LANNOY fait remarquer que la motion de M. Loos n'a pas pour but de rentrer dans la discussion des principes du projet d'organisation que le comité a voté à l'unanimité, après s'être rendu compte de la possibilité de les mettre à exécution ; mais qu'elle a simplement cette signification que le sous-comité demande à connaître quelles sont les équivoques que les délégués aperçoivent dans ce projet, pour qu'il puisse dissiper leurs doutes en leur expliquant comment il entend l'application des dispositions qui en sont l'objet.

Il désire que la proposition de M. Loos soit mise aux voix.

Plusieurs membres appuient également cette proposition et font observer qu'elle n'est pas de nature à faire perdre du temps ; qu'en l'adoptant, le sous-comité n'en pourra pas moins continuer la discussion des cadres.

M. JANSSENS insiste pour qu'elle soit retirée. Il ajoute que les délégués, n'ayant pas reçu d'autre mission que celle de défendre les cadres proposés par l'administration, ne pourraient déférer au désir du sous-comité, qu'après y avoir été autorisés.

Après diverses observations qui sont encore présentées par plusieurs membres, M. le Président met la proposition de M. Loos aux voix, dans les termes suivants :

Le sous-comité prie les délégués de l'administration d'indiquer par écrit les dispositions de l'organisation proposée par le comité, qui, d'après eux, prétent à l'équivoque.

Elle est adoptée à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Loos et Quoilin.

Les délégués de l'administration déclarent qu'ils en référeront immédiatement à M. Masui.

M. PONCELET demande à répondre à une observation que M. de Brouwer de Hogendorp a présentée, dans le cours de cette discussion, sur les causes du mauvais état dans lequel notre matériel roulant s'est trouvé. Cet honorable membre a attribué cette situation à l'organisation du service, alors qu'elle n'a été que la conséquence de l'insuffisance des crédits alloués pour cet objet.

M. Poncelet fait observer que quelle que soit l'organisation du service, il est impossible de maintenir le matériel dans un état convenable, si les fonds accordés pour le réparer et le renouveler sont insuffisants.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP maintient l'opinion qu'il a exprimée à cet égard. Une meilleure organisation du service de l'entretien du matériel et de celui de la traction nous donnera, dit-il, un matériel moins vite abîmé, mieux entretenu et nous procurera, en outre, une grande économie dans les dépenses.

M. de Brouwer de Hogendorp voudrait poser encore une ou deux questions aux chefs de service qui ont été entendus hier par le comité.

Il suppose que ces fonctionnaires ont été consultés sur les cadres proposés.

Sur la réponse négative de M. Poncelet, M. de Brouwer de Hogendorp déclare qu'il le regrette profondément, parce qu'il considère ces fonctionnaires comme étant le mieux à même d'indiquer certains besoins du service. Il ne comprend pas que les cadres soient dressés par les employés de l'administration centrale à l'exclusion des fonctionnaires principaux du service actif.

M. JANSSENS répond que M. de Brouwer de Hogendorp est dans l'erreur s'il pense que les chefs de service de la voie sont restés étrangers à la fixation du personnel des lignes; qu'à maintes reprises ces fonctionnaires ont été consultés sur les besoins de leur service; mais que M. le directeur général n'a pas jugé convenable de leur soumettre le projet du comité, aussi longtemps que ce projet n'avait pas reçu de sanction définitive et cela, avec d'autant plus de raison, que cette communication était superflue pour leur permettre de déterminer le nombre des surveillants, sous-chefs et chefs de section, que comporte le service de la voie, seuls points où leur compétence est évidente.

M. Janssens ajoute que M. le directeur général a donc appelé à discuter avec lui, les projets de cadres soumis aux délibérations du comité, les directeurs, par spécialité, assistés de leur inspecteur et deux fonctionnaires du service général qui, depuis huit ans, se sont occupés, presque sans relâche, de l'étude des questions d'organisation, et qui ont assisté à tous les comités de direction, chaque fois que des questions organiques ou de personnel y ont été discutées.

M. QUOILIN croit que le sous-comité n'a pas à s'occuper de la question de savoir quels sont les fonctionnaires qui ont été consultés sur les projets de cadre, que cette question doit rester à l'appréciation, comme aussi sous la responsabilité du directeur général.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP avait compris, d'après ce qui avait été dit, dans une séance antérieure, que les chefs de service avaient tous été consultés sur ces projets de cadres, mais il a cru qu'il était convenable de s'en assurer avant que l'un d'eux fût introduit.

L'honorable membre désire savoir aussi, avant qu'on ne les entende, si le sous-

comité veut leur demander leur opinion sur le personnel qu'ils considèrent comme nécessaire au service de la voie.

M. DE LANNOY craint que le sous-comité ne mette ces fonctionnaires, qui ne peuvent pas donner des renseignements sans y avoir été autorisés par leur chef, dans une position embarrassante, en leur faisant la question indiquée par **M. de Brouwer de Hogendorp**.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond qu'il serait cependant fort utile de connaître quel serait le personnel dont ils composeraient le cadre de la voie, s'ils étaient appelés à le former.

M. QUOILIN trouve également que la question soulevée par **M. de Brouwer de Hogendorp** est délicate; cependant, il croit pouvoir répondre aux craintes de **M. de Lannoy** en rappelant qu'il semblait entrer dans les intentions de **M. Masui**, que le sous-comité entendit tous les fonctionnaires de l'administration qui sont à même de lui fournir des renseignements.

M. PONCELET fait observer que **M. Masui** n'a délégué pour la discussion des cadres dont il s'agit en ce moment, que les trois fonctionnaires de l'administration présents à cette réunion.

M. Poncelet ne peut pas non plus donner son assentiment à cette manière de faire qui consiste à appeler dans le sein du sous-comité, des fonctionnaires auxquels le projet d'organisation n'a pas été communiqué, et qui, par suite, ne sont pas à même de répondre en connaissance de cause aux questions qu'on leur adresse. **M. Poncelet** est convaincu qu'elle ne peut avoir d'autre résultat que de jeter plus de doute dans l'esprit des membres du comité.

Cette manière de voir, dit **M. Poncelet**, est partagée par les fonctionnaires mêmes que le sous-comité a entendus hier; car, à l'issue de la séance, **M. Petitjean** m'a exprimé le regret qu'avant d'être appelé à cette réunion, il n'ait pas pu examiner les questions sur lesquelles il allait devoir donner son avis.

M. Poncelet fait remarquer que quelles que soient les questions de service que l'on examine, quand elles sont produites à l'improviste, il arrive toujours que des opinions divergentes sont émises par des hommes également compétents, et que ce n'est qu'après une discussion contradictoire que l'on tombe d'accord.

M. DE LANNOY pense qu'il conviendrait, avant d'interroger ces fonctionnaires, sur ce point, d'attendre le retour de **M. Masui**.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP consent à cet ajournement. Il voudrait seulement adresser à **M. Petitjean**, qui a été prévenu, deux questions concernant le nombre de ses déplacements et les résultats donnés par les éclisses.

Le sous-comité, d'accord avec **M. Poncelet**, ne voit aucun inconvénient à ce que ces questions qui ne portent que sur des faits et n'impliquent pas une appréciation, soient posées à ce fonctionnaire.

En conséquence, **M. l'ingénieur en chef Petitjean** est introduit.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP lui adresse les questions suivantes auxquelles il répond sommairement, comme il est indiqué sous chacune d'elles.

D. M. Petitjean, combien de fois vous absentez-vous de Bruxelles, par semaine?

R. Deux ou trois fois en général; toujours deux et souvent trois fois.

D. Quelles sont les occupations qui vous appellent généralement sur les lignes?

R. La visite de la voie et des ouvrages d'art, les réceptions de rails et de billes.

D. Ces réceptions s'appliquent-elles aux rails et billes nécessaires pour les voies de l'État seulement?

R. Non. Les commissions font également la réception des rails et billes employés à l'établissement du chemin de fer de Dendre-Waes et des rails fournis par des usines du pays à des gouvernements étrangers.

D. Quel est le nombre de déplacements auxquels vous êtes astreint pour la réception des fers et des billes de la ligne de Dendre-Waes?

R. Un par semaine, en moyenne.

D. Si la voie tout entière était consolidée au moyen d'éclisses, en résulterait-il une diminution de travail? Pourrait-on réduire le personnel de surveillance et le personnel dirigeant?

R. On pourrait probablement augmenter le développement des sections et l'étendue des parties de route confiées à des surveillants.

L'économie serait surtout sensible en ce qui concerne les ouvriers.

D. Dans votre opinion, ne résulterait-il pas de la diminution du nombre des ouvriers et de la mise hors d'usage de moins de matériaux, une diminution dans le travail de bureau?

R. Cette diminution serait peu importante, les états seraient seulement un peu moins longs.

Le sous-comité n'ayant pas d'autres questions à adresser à M. Petitjean, ce fonctionnaire se retire.

M. PONCELET lit une note qui lui est adressée de Paris, par M. Masui, sur le personnel de la voie de la ligne du Nord, en France.

Il ressort de cette note que ce personnel est plus nombreux et surtout beaucoup mieux payé que celui du chemin de fer de l'État.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond, en ce qui concerne le nombre des employés de la voie, qu'à l'exemple cité par M. Poncelet, il ne lui serait pas difficile d'opposer celui d'autres lignes non moins importantes que celle du Nord, où le personnel est relativement beaucoup moins nombreux.

M. de Brouwer de Hogendorp n'accepte d'ailleurs pas les exemples pris en France, d'où nous est venue la bureaucratie avec tous les inconvénients qu'elle entraîne.

M. PONCELET met sous les yeux des membres du comité des spécimens des plans des propriétés du chemin de fer de l'État dressés par l'ingénieur-géomètre. Il donne lecture d'une note contenant divers renseignements sur ce travail important terminé environ à moitié.

M. QUOILIN pense, comme il l'a déjà dit dans la dernière séance, que quelque longue que soit la durée de ce travail, le personnel qui y est occupé ne peut pas figurer dans les cadres permanents de l'administration; qu'il doit faire l'objet d'une disposition transitoire.

M. GENDEBIEN est d'avis qu'il serait utile que le sous-comité résolût la question de savoir si le personnel employé à un service temporaire doit être encadré ou bien s'il doit être placé hors cadre. Il ajoute qu'en tous cas, ce personnel doit figurer quelque part.

M. QUOILIN répète que, selon lui, ce personnel doit être placé hors cadre, et il propose au sous-comité de résoudre la question dans ce sens.

M. NERENBURGER en rappelant que lorsque dans la séance précédente le sous-comité s'est occupé des ingénieurs chargés des constructions nouvelles, M. Gendebien a fait entrevoir que, d'après l'allocation des crédits à accorder par les Chambres, ce service temporaire pourrait durer 10, 15 et même 20 ans, fait remarquer que le sous-comité a à se prononcer sur la question de savoir si même dans l'hypothèse d'une durée aussi longue, le personnel des constructions doit être placé hors cadre. Il ajoute que, dans son opinion, il faudrait le classer en dehors des cadres permanents.

D'autres membres expriment la même manière de voir.

M. LE PRÉSIDENT met la question aux voix, en ces termes :

« *Le personnel employé à des services temporaires, quelle qu'en soit la durée, sera-t-il placé hors cadre?* »

Elle est résolue affirmativement à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Loos et Quoilin.

Le sous-comité aborde l'examen du projet de cadre du personnel de la traction.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP rappelle que le comité a fait des directions spéciales et séparées de tout ce qui concerne le service du matériel de traction, d'une part, et du matériel de transport, d'autre part. Il fait connaître que d'après les propositions de l'administration, ces deux services distincts seraient réunis sous une même direction avec le titre de direction de la traction et du matériel. Il croit qu'il serait utile que les délégués de l'administration fissent part au sous-comité des motifs qui ont engagé l'administration à s'écarter, sous ce rapport, du projet du comité.

M. JANSSENS répond que l'administration a été conduite à la réunion des deux services dont il s'agit, en s'inspirant des idées mêmes du comité, c'est-à-dire en cherchant la simplification des rouages et l'économie.

Il déclare que l'on a reconnu que la séparation de ces services aurait donné lieu à de très-grandes difficultés pratiques, difficultés qui seraient résultées principalement de la division de l'arsenal de Malines en deux parties sous deux chefs indépendants l'un de l'autre; du fractionnement des fournitures, de la comptabilité et de la liquidation des dépenses se rapportant à des objets de même espèce, mais destinés à des services différents.

M. Janssens sait bien que l'on objecte que la subdivision en locomotives et voitures existe à l'étranger; mais à cela il répond que la réunion de ces deux services est établie, en Belgique, depuis que le chemin de fer de l'État est en exploitation, et qu'il y a entre eux un tel enchevêtrement, par cette longue réunion, qu'il serait difficile de les séparer sans grande complication.

M. Janssens fait remarquer d'ailleurs que la division proposée par le comité est maintenue, mais sous l'autorité d'un chef unique n'ayant pas plus intérêt à favoriser les travaux des locomotives que ceux des voitures.

Il ajoute que si l'on n'avait considéré que l'intérêt des fonctionnaires, on eût été

conduit à l'adoption du projet du comité qui comporte un plus grand nombre de positions supérieures.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne peut pas admettre que le service tel qu'il résulterait du cadre proposé, et qui, après tout, ne serait que la consécration du système actuel, serait plus simple que s'il était établi de la manière indiquée par le comité. Il ne comprend pas comment les difficultés dont M. Janssens a parlé pourraient être la conséquence de la séparation du service des locomotives de celui de l'entretien des voitures et wagons du chemin de fer de l'État. Il dit que cette séparation fonctionne, sans inconvénients, sur beaucoup de chemins de fer, notamment en Angleterre, où elle est pratiquée par toutes les grandes lignes, à une seule exception près. Il conteste que ces deux services aient toujours été réunis au chemin de fer de l'État. Il cite l'époque où ils étaient séparés et soutient que le service était beaucoup mieux fait en ce temps-là qu'aujourd'hui.

M. de Brouwer de Hogendorp comprend qu'il n'y ait qu'un seul chef pour les deux parties du service, à un chemin de fer où il n'y a qu'un petit nombre de locomotives et de wagons ; mais lorsque le nombre des locomotives s'élève à près de trois cents et celui des wagons et voitures à plusieurs milliers, il est persuadé que le service des locomotives et celui des wagons et voitures doivent former des directions à part. Les attributions, les devoirs du directeur de la traction, sont si étendus, si nombreux, qu'il est impossible de lui imposer encore les devoirs qu'exige le service de l'entretien des wagons et voitures. Au surplus, l'une et l'autre branche de service demandent des connaissances spéciales et multiples.

Il soutient qu'il est impossible de trouver un chef réunissant les qualités nécessaires pour remplir les deux fonctions ensemble, lorsque ces fonctions ont l'importance qu'elles ont au chemin de fer de l'État.

Il est au-dessus de la force d'un seul homme, dit-il, de diriger, avec tout l'ordre et l'économie désirables, tout ce qui concerne le service, l'alimentation, la conduite de près de trois cents locomotives, de s'occuper, avec tout le soin nécessaire, de la direction et de la surveillance des divers ateliers de construction, de réparation et d'entretien qu'elles exigent et, en outre, de donner une attention suffisante aux dix mille voitures et wagons dont notre chemin de fer ne tardera pas à être doté. L'intérêt financier de l'État, autant que la régularité et la sécurité des transports, veut que la construction et l'entretien de chaque véhicule soient surveillés avec un soin si rigoureux, qu'il est impossible de l'exiger d'un homme dont l'attention serait distraite par d'autres fonctions importantes.

Il fait remarquer les effets fâcheux qui peuvent résulter de la mauvaise construction du matériel roulant ou de la négligence apportée dans son entretien. Les énormes sacrifices qu'un renouvellement anticipé, résultant de ces fautes, exigerait, dit-il, sont de ces dépenses qui tuent les plus belles entreprises.

L'honorable membre insiste, à ces différents points de vue, pour le maintien de la division adoptée par le comité.

Les délégués de l'administration produisent de nombreux arguments contre la séparation des deux services et contre la possibilité de mettre l'organisation du comité en pratique au chemin de fer de l'État, eu égard à la situation du matériel, de l'arsenal de Malines et des ateliers des stations.

M. LE PRÉSIDENT prie les membres du comité de même que les délégués de

l'administration de ne pas s'écarter, dans la discussion, des principes de l'organisation, qui doivent être considérés comme définitivement admis.

M. PONCELET fait observer que les délégués ne font que répondre à la question de l'honorable M. de Brouwer de Hogendorp qui leur a demandé quels étaient les motifs qui avaient engagé l'administration à réunir le service des locomotives et des voitures.

M. Poncelet désire faire remarquer encore que si ces deux services sont séparés sur presque tous les chemins de fer d'Angleterre, ils sont, en revanche, réunis sur toutes les lignes françaises.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit qu'à la Compagnie d'Orléans il y avait, à l'époque où il a visité cette ligne, un chef de la traction et un chef du matériel.

M. PONCELET désire ajouter quelques considérations à l'appui de sa manière de voir, à celles que MM. Gendebien et Janssens ont déjà soumises au sous-comité.

Si les deux services sont séparés, dit M. Poncelet, il faut, dans les stations, former deux ateliers complets, l'un pour les locomotives, l'autre pour les voitures. Ainsi, pour le peu de travail de forge qu'exige l'entretien ordinaire des voitures, il faut un forgeron à demeure, tandis que l'atelier des locomotives pourrait y suppléer avantageusement.

A l'arsenal, la séparation complète des deux services nécessiterait la création de nouveaux ateliers.

En supposant que les services travaillent l'un pour l'autre, on doit craindre que les travaux de l'un des deux ne soient fréquemment entravés. Si le travail des roues et des essieux des voitures était fait par l'atelier des locomotives, il serait négligé chaque fois que le service de la traction aurait un pressant besoin de roues, car le chef de cet atelier, n'ayant pas à se préoccuper du service des voitures, mettrait tous ses outils aux roues de locomotives.

Les ateliers qui travailleraient pour les deux services seraient d'ailleurs assez nombreux; ce seraient, en effet: les forges, les fonderies, les tourneries; les menuisiers, les peintres et les selliers. On voit que c'est pour ainsi dire tout l'arsenal.

Il est essentiel pour avoir de l'ordre parmi les ouvriers de l'arsenal, qu'il y ait une direction unique; ce qui est accordé à l'un des ateliers doit l'être à l'autre; ce qui est imposé aux ouvriers des locomotives doit l'être aussi à ceux des voitures.

La comptabilité centrale étant commune à tout l'arsenal, demandera moins d'employés; l'administration est bien simplifiée, par la réunion; en effet, la demande d'objets et d'approvisionnements peut être faite aussi facilement pour deux que pour un seul service, et elle donne, en outre, lieu à une plus grande unité dans les demandes.

Si les deux services sont réunis sous une même direction, le chef prescrira aux agents des locomotives de ménager les voitures, et aux agents des voitures de faciliter le travail des machines; si au contraire, la responsabilité est divisée, il y aura souvent des conflits entre les chefs de service; en cas d'accident, par exemple, l'un prétendra que ce sont les voitures, l'autre que ce sont les machines qui en sont la cause.

Le service de l'entretien des voitures n'étant pas très-important dans les stations, peut très-facilement être effectué par le personnel des locomotives.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP combat quelques-unes des objections présentées

par M. Poncelet contre la division des services des locomotives et des voitures. Il répond notamment :

En ce qui concerne l'entretien des voitures dans les stations, que la séparation des deux services n'exigera pas l'établissement d'ateliers complets, l'un pour la traction, l'autre pour les voitures; que les réparations à faire aux voitures et wagons dans les stations sont peu importantes, qu'il ne s'agit que du petit entretien et que les ateliers spéciaux tels qu'ils sont organisés par l'ordre de service du 20 juin 1849, sont plus que suffisants à cet effet; que cet ordre de service détermine que « le personnel consacré spécialement à la visite et à l'entretien des » voitures, dans les stations à remise, comprend : *a.* un contre-maître; *b.* un » menuisier; *c.* un ou plusieurs aides choisis autant que possible parmi les ma- » nœuvres sachant le métier de menuisier ou d'ajusteur; » que ce personnel est suffisant pour les travaux à exécuter dans les stations et qu'il ne peut résulter aucun inconvénient de ce qu'il serait placé sous l'autorité du directeur de l'entretien des voitures et wagons, au lieu de celle du directeur de la traction; qu'aujourd'hui même l'entretien des voitures dans les stations forme en quelque sorte un service distinct de celui des locomotives, et est placé sous la surveillance d'un ingénieur spécial; que le forgeron dont a parlé M. Poncelet, ne serait au besoin pas nécessaire dans les stations où il y a un atelier à locomotives, puisque le peu de travaux de forge que l'entretien des voitures exige, y seraient faits sur bons de commande;

En ce qui concerne les ateliers de l'arsenal, que la séparation des deux services ne nécessiterait pas, comme l'a dit M. Poncelet, la création de nouveaux ateliers. Les ateliers pour les deux services sont complets : chaque partie du service a aujourd'hui ses forges, ses ateliers de menuiserie, d'ajustage. La tournerie pourrait au besoin être divisée; il y a des tours spéciaux pour les roues de locomotives et pour celles des voitures; mais cette nécessité même n'existe pas; certains ateliers dépendants d'un des deux services travailleraient pour l'autre, en cas de besoin, sur bons de commande. Cela se pratique ainsi aujourd'hui à l'arsenal, principalement pour le service de la voie et sur une échelle considérable; il ne peut pas y avoir d'objection à ce que cela se fasse également pour les deux services en question. Pourquoi la fonderie ne travaillerait-elle pas, sur bons de commande du directeur des voitures, comme elle travaille aujourd'hui sur bons de commande des chefs de service de la route? Pourquoi les ateliers de peinture et de sellerie ne pourraient-ils pas, exceptionnellement, travailler pour la direction des locomotives? Il n'y a pas même dans ce procédé une difficulté de comptabilité. Au surplus, cela se fait ainsi partout où les deux services sont divisés.

Les conflits, les mauvais vouloirs ne sont pas à craindre sous le régime d'une bonne organisation et d'une discipline rigoureuse.

Pour ce qui est des matières, M. de Brouwer de Hogendorp ne voit pas d'obstacle à ce qu'il y ait un magasin unique à l'arsenal. Les deux services en tireront les matières dont ils ont besoin, au moyen de bons de commande qui serviront à établir leur *doit*.

Il explique comment se ferait l'adjudication des mêmes objets pour les deux services et démontre qu'il n'en résulterait aucune difficulté ni complication.

Une longue discussion s'engage entre plusieurs membres et les délégués de l'ad-

ministration, sur la manière d'arriver à la rédaction des cahiers des charges pour les fournitures d'objets similaires destinés à des directions différentes, de faire la réception de ces objets, la liquidation des dépenses, etc.

Les délégués de l'administration font voir les difficultés et les complications qui résulteraient, sous ce rapport, de la séparation de ces deux services. Ils font ressortir surtout qu'il faudrait pour ces approvisionnements des cahiers des charges différents, deux entrepreneurs, double réception, double liquidation et double comptabilité.

MM. DE BROUWER DE HOGENDORP et DE LANNOY contestent ces difficultés.

M. DE LANNOY démontre que toutes ces difficultés n'existent pas; que la rédaction des cahiers des charges, les réceptions et la rédaction des pièces comptables, ne peuvent, sous aucun rapport, donner lieu à une observation sérieuse.

M. LE PRÉSIDENT propose de renvoyer la suite de cette discussion à la séance prochaine, qui aurait lieu le lendemain à 10 heures du matin.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 2 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP

Le Président,
DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 112.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 7 décembre 1855.

Ordre du jour : *Discussion du projet de cadre du personnel de la traction.*

La séance est ouverte à 10 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy, en l'absence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

MM. l'ingénieur en chef directeur Poncelet, l'inspecteur Gendebien et le sous-inspecteur Janssens assistent également à la réunion.

M. GENDEBIEN voudrait, avant que le sous-comité aborde la discussion du projet de cadre du personnel de la traction, présenter quelques observations générales.

Il voudrait savoir aussi, si d'après les intentions du comité, le directeur de la traction doit résider à Malines ou à Bruxelles.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP interrompant M. Gendebien, fait connaître que les membres du sous-comité ont décidé qu'ils ne rentreraient pas dans la discussion des principes du projet d'organisation et qu'ils se borneraient à entendre les explications que les délégués de l'administration donneraient, en réponse aux questions qui leur seraient posées sur les projets de cadres du personnel.

Il prie donc M. Gendebien de renoncer aux observations qu'il désirait présenter sur les principes de cette organisation.

M. GENDEBIEN croit cependant qu'il serait utile que la sous-comité sût comment l'administration a été amenée à proposer la réunion du service des locomotives et des voitures ; il voudrait lui dire que MM. Masui, Poncelet, Janssens et lui ont commencé le travail des cadres avec la ferme résolution d'adopter la séparation proposée par le comité, mais qu'ils se sont vus arrêtés par des difficultés pratiques considérables ; et qu'ainsi, par la force des choses, ils ont été ramenés, en quelque sorte malgré eux, à la réunion des deux services.

Il voudrait aussi entrer dans quelques développements au sujet de ces difficultés pratiques qui ont déjà été indiquées, en partie, dans la séance précédente.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP interrompant de nouveau M. Gendebien, lui fait observer que s'il entrait dans ces explications, la discussion des principes s'engagerait de nouveau ; or, que le sous-comité ne veut plus se placer sur ce terrain ; que s'il s'était agi simplement de quelques modifications à apporter au projet d'organisation, le sous-comité aurait pu les examiner, mais qu'il ne croit pas pouvoir remettre en question les principes mêmes votés, à l'unanimité, par le comité général et approuvés par le Ministre.

M. JANSSENS croyait, d'après ce qui lui a été dit par M. Masui et d'après les discussions qui ont eu lieu dans les deux séances précédentes, que le désir du sous-comité était de s'éclairer sur les difficultés que présenterait la mise en pratique du projet d'organisation, et que les délégués de l'administration avaient pour mission de leur donner, sous ce rapport, des renseignements sur les exigences du service. Il sait qu'il ne lui appartient pas d'indiquer au sous-comité, la marche qu'il a à suivre dans cet examen ; mais il lui dira cependant que si les délégués devaient se borner à répondre aux questions qui leur seraient posées, ils ne pourraient pas rendre compte de la pensée tout entière qui a guidé l'administration dans la rédaction de ces cadres.

M. DE LANNOY répond que la mission des délégués consiste, d'après ce qu'ils ont déclaré eux-mêmes, à défendre les cadres proposés ; il lui semble qu'ils rempliront cette mission en donnant, sur les attributions des fonctionnaires figurant dans ces cadres, les explications qui leur seront demandées ; il ajoute que la mission des délégués ne leur permet même pas d'aller au delà.

M. QUOILIN admet qu'en examinant la composition des cadres, les délégués pourront, pour chaque point, expliquer la pensée de l'administration. C'est ainsi qu'il a compris la marche que le sous-comité devait suivre quand, dès le début de la séance précédente, il a proposé de ne pas rentrer dans la discussion du projet d'organisation.

Après quelques nouvelles observations échangées sur cet incident, le sous-comité passe à l'examen du cadre de la traction.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande divers renseignements sur les attributions des fonctionnaires et employés qui y sont indiqués.

Il résulte des explications données par les délégués :

Que l'ingénieur principal placé à côté du directeur de la traction et du matériel, n'est pas l'adjoint dont il est parlé au projet d'organisation, sous le titre d'inspecteur de la traction, mais un fonctionnaire qui, s'occupant des deux services (locomotives et voitures) aurait spécialement pour mission d'assister le directeur dans le travail de bureau, de le suppléer et de le remplacer en cas d'absence ;

Que l'ingénieur principal du service des locomotives aurait dans ses attributions spécialement tout ce qui concerne le service des machines sur les lignes ; qu'il visiterait les machines, veillerait à l'exécution des ordres du directeur et à l'exécution des travaux commandés dans les ateliers de locomotives, tant à l'arsenal que sur les lignes ; que le commis indiqué, à côté de cet ingénieur principal, serait chargé des écritures et des dessins que celui-ci aurait à faire faire sous ses yeux ;

Que l'ingénieur qui suit serait chargé, sous l'autorité et la responsabilité de l'ingénieur principal des locomotives, de tout ce qui a rapport au service du combustible ; que les deux sous-ingénieurs ou sous-inspecteurs seraient les aides de cet ingénieur et l'assisteraient dans la surveillance de la fabrication du coke, dans les réceptions du combustible et veilleraient à l'approvisionnement sur tout le réseau du chemin de fer ; que les deux commis indiqués à côté de ces derniers feraient toutes les écritures concernant le service du combustible ;

Que l'ingénieur principal du service des voitures aurait dans ses attributions tout ce qui a rapport à ce service sur les lignes ; qu'il visiterait les voitures, veillerait à l'exécution des ordres du directeur et à l'exécution des travaux commandés dans les ateliers, tant à l'arsenal que sur les lignes ; que l'ingénieur qu'il aurait avec lui serait son assistant pour tous les détails de ce service ; que les deux commis indiqués à ce service feraient toutes les écritures le concernant spécialement ;

Qu'à l'arsenal de Malines, il y aurait un ingénieur principal qui en serait, à proprement parler, le directeur centralisant toutes les écritures, ordonnant les travaux à exécuter, etc. ; qu'à côté de ce fonctionnaire il y aurait un ingénieur chargé de transmettre sa pensée et ses ordres, dans les ateliers, c'est-à-dire de distribuer la besogne, de prendre les mesures nécessaires à l'exécution des travaux commandés, de veiller à ce qu'ils soient faits convenablement et en temps utile, etc.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait remarquer combien le cadre proposé par l'administration est différent du projet d'organisation. Il demande si les trois chefs de section indiqués dans le projet de cadre, pour le service de l'arsenal, doivent être considérés comme des chefs d'atelier.

M. PONCELET répond négativement. Il entre, à cet égard, dans quelques détails sur la subdivision du travail de surveillance de cet établissement. Il fait remarquer que l'ingénieur principal chef de l'arsenal aurait, sous ses ordres, un ingénieur suivant le travail dans tous les ateliers, et ayant sous lui trois chefs de section chargés, chacun, d'un groupe d'ateliers conduits par des contre-maîtres qui sont les véritables chefs d'ateliers.

M. Poncelet ajoute que l'un des chefs de section aurait les ateliers de voitures

et que les deux autres seraient placés aux ateliers de locomotives qui vont être considérablement agrandis.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP ne comprend pas quelle peut être l'utilité et quelles seront les attributions des chefs de section, si ces agents ne sont pas des chefs d'atelier chargés de la direction de tous les détails du service.

A ce point de vue, il ne peut pas admettre deux chefs de section pour un même atelier de locomotives. Il considère comme indispensable que le travail soit fractionné par spécialités et que la responsabilité ne soit pas divisée. Il admettrait un chef d'atelier ou de section pour les voitures, un pour les wagons et un troisième pour les machines.

M. JANSSENS répond que dans la pensée du directeur général, le véritable chef d'atelier, c'est le contre-maitre ; et que le chef de section dirigeant un groupe d'ateliers, doit suivre les pièces à fabriquer dans les divers ateliers.

Il donne, à cet égard, de longs développements, en indiquant comment un chef de section fait exécuter une commande.

M. Janssens croit que les ateliers de locomotives peuvent très-bien être divisés en deux sections, dont l'une comprendrait le montage, les ajusteurs, etc. ; et l'autre, les forges, les fonderies, le rebandage des roues, et dont le chef veillerait aux approvisionnements ; de cette deuxième section, les pièces passeraient dans les sections d'emploi. Cette subdivision lui paraît très-logique.

M. PONCELET fait observer, en outre, que si l'on ne disposait que de deux chefs de section pour tout l'arsenal, il faudrait nécessairement leur donner des adjoints.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit que, dans tout établissement industriel bien organisé, il y a un chef des ateliers chargé de l'ensemble des détails de la fabrication, et qu'ensuite il y a pour chaque catégorie de travaux, par exemple dans un établissement pour la construction des locomotives, un contre-maitre pour la forge, un pour la fonderie, un pour la chaudronnerie, un pour la tournerie, un pour l'ajustage, un pour le montage, un pour la peinture. Il ne peut pas admettre d'autre division.

L'honorable membre demande ensuite quelques explications sur les attributions des trois bureaux proposés pour la direction.

M. JANSSENS répond sommairement :

Que le premier bureau, *affaires générales et personnel*, centraliserait tous les faits relatifs au personnel qui donnent un travail considérable. (M. Janssens fait observer que ce travail se fait aujourd'hui, pour la plus grande part, dans les bureaux des chefs de service) ;

Que le deuxième bureau, *économat*, serait chargé de tout ce qui concerne les approvisionnements et remplacerait le deuxième bureau de la troisième direction de l'organisation actuelle, avec cette seule différence que les vérificateurs qui en dépendent, passeraient au contrôle ;

Que le troisième bureau, *comptabilité des matières, travail des machines*, serait le troisième bureau de la direction actuelle complété par la comptabilité des matières.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait remarquer que les attributions de ces bureaux, notamment du deuxième et celles du troisième en ce qui concerne la comptabilité des matières, ne sont pas conformes aux principes de l'organisation.

M. de Brouwer de Hogendorp demande quelques explications sur le travail du garde-magasin indiqué à l'arsenal.

M. JANSSENS, en satisfaisant à cette question, dit entre autres que pour organiser le service de ce magasin conformément à la loi (ce qui n'est pas fait aujourd'hui), le comptable chargé de ce magasin, tenu d'obéir seulement aux commandes qui lui sont faites, contre bons, par le chef de l'arsenal, doit être indépendant de ce fonctionnaire.

Le sous-comité procède à l'examen du projet de cadre du personnel de la direction des télégraphes qui ne donne lieu à aucune observation, et passe ensuite à celui du personnel de la direction des postes.

D'après ce cadre, il y aurait un directeur et un inspecteur conformément au projet d'organisation, et deux bureaux comme actuellement.

Cette partie des propositions ne donne lieu à aucune discussion.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP arrivant aux bureaux ambulants, demande dans quel but l'administration propose d'en charger un inspecteur.

M. JANSSENS répond que ce service a été dirigé par un fonctionnaire de ce rang, que l'on n'a pas remplacé après sa mort ; mais que depuis lors, on s'est aperçu fréquemment que la surveillance exercée sur ces bureaux est insuffisante.

M. Janssens ajoute que cet inspecteur est nécessaire pour qu'il y ait de l'unité dans le travail et dans les propositions des chefs de ligne.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP demande si les attributions des chefs de ligne sont les mêmes que celles des contrôleurs des postes et si, comme eux, ils relèvent également du contrôle.

M. JANSSENS répond que non ; que les attributions de ces fonctionnaires peuvent être assimilées à celles des chefs de district de la direction des transports.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP admet l'utilité de ces chefs de lignes, mais il lui semble qu'il conviendrait de leur donner une autre dénomination ; qu'il faudrait les appeler chefs des bureaux ambulants.

M. de Brouwer de Hogendorp voudrait que le sous-comité entendit M. le directeur Bossaert, sur divers points concernant la composition du cadre du personnel de la poste. Il désire, en conséquence, que ce fonctionnaire soit appelé à la réunion.

M. Bossaert, que l'on prévient immédiatement, est introduit.

A la demande de M. de Brouwer de Hogendorp, MM. Bossaert et Janssens donnent des explications détaillées sur le nombre de perceptions de chaque ordre, les bureaux dont elles se composent, les traitements proposés pour les percepteurs, etc.

M. Janssens fait remarquer notamment que chacune des perceptions à partir du deuxième ordre, comporte deux traitements. Ce double traitement a pour but de permettre, dit-il, de donner de l'avancement aux fonctionnaires sans les astreindre à des déplacements ruineux.

M. QUOILIN appuie cette disposition dont l'utilité a été reconnue au Département des Finances où l'on vient de l'adopter également.

M. BOSSAERT donne ensuite des explications très-détaillées sur le service des facteurs et sur la marche adoptée par l'administration pour arriver au relèvement des traitements de ces agents.

La discussion des projets de cadres soumis à l'examen du comité est terminée.
La séance est levée à 2 heures et $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 113.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 10 décembre 1855.

Ordre du jour : *Examen des projets d'ensemble de la station de Dolhain.*

La séance est ouverte à 11 heures $\frac{1}{4}$ du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT prie M. de Brouwer de Hogendorp de présenter son rapport sur les projets d'ensemble de la station de Dolhain.

Il résulte de quelques paroles prononcées par cet honorable membre que le Ministre ne semblerait pas admettre la compétence du comité pour l'examen de certaines propositions et notamment pour l'examen des projets de bâtiments.

Le sous-comité considérant qu'il importe que les intentions du Ministre et son opinion sur les attributions du comité soient mises hors de doute, prie M. de Brouwer de Hogendorp de vouloir bien s'assurer, en sa qualité de vice-président du comité, de la portée exacte que ce haut fonctionnaire a voulu donner aux observations qu'il lui a faites à cet égard.

M. de Brouwer de Hogendorp se rend immédiatement auprès du Ministre.

La séance est suspendue pendant 10 minutes.

A la reprise de la séance, M. de Brouwer de Hogendorp rend compte de l'entrevue qu'il vient d'avoir avec le Ministre.

Il fait connaître que le Ministre lui a déclaré qu'il n'avait entendu contester ni la qualité ni la compétence du comité pour l'examen de toutes les questions qui se rattachent aux constructions et à l'exploitation du chemin de fer ; qu'il désire, au contraire, qu'il examine les propositions qui lui sont soumises, sous toutes leurs faces ; et que les observations qu'il a faites au sujet de quelques avis émis par le

sous-comité des travaux et constructions, n'étaient que l'expression d'un regret de ce que le comité n'avait pas pu se mettre d'accord avec l'administration, sur les plans de plusieurs stations.

Le sous-comité décide que ces explications seront, d'accord avec le Ministre qui en a été prévenu par M. de Brouwer de Hogendorp, insérées dans le procès-verbal de la séance.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP annonce ensuite qu'il ne pourra présenter un rapport complet sur les projets d'ensemble de la station de Dolhain, que dans une prochaine séance.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que le Ministre a soumis au comité, pour examen et avis, un plan d'ensemble de la station de Courtrai.

Le sous-comité décide qu'il procédera immédiatement à l'examen de ce plan.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP donne quelques explications sur les modifications projetées, il engage le sous-comité à émettre un avis favorable à l'approbation de ce plan.

Il est donné lecture des conclusions du rapport par lequel M. l'ingénieur en chef directeur Poncelet a soumis ce plan à l'approbation du Ministre.

Ces conclusions sont sommairement les suivantes :

Construction par l'État, du bâtiment des recettes, sauf la gare couverte qui peut être ajournée sans inconvénients ;

Construction par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale, si elle le juge convenable, de la gare destinée aux trains de voyageurs de cette ligne ;

Établissement, par l'État, de toutes les voies comprises entre le bâtiment des recettes et le hangar aux voitures ;

Établissement par la Compagnie précitée des voies nécessaires à son service et notamment de celles qui sont reconnues indispensables pour qu'elle puisse recevoir, dès leur arrivée dans la station de Courtrai, les convois spéciaux de charbon et de chaux que l'on doit actuellement laisser stationner devant le bâtiment des recettes.

Le sous-comité émet, à l'unanimité, un avis favorable à l'approbation de ce plan d'ensemble en adhérant aux conclusions précitées.

La séance est levée à midi et demi.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

E. DE LANNOY.

N° 114.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

 Procès-verbal de la séance du 10 décembre 1855.

Ordre du jour : *Examen de l'avant-projet du tableau des heures de départ des convois de voyageurs, à mettre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1856.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, QUOILIN, SPITAELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait connaître que l'avant-projet de tableau des heures de départ des trains de voyageurs que l'administration propose de mettre en vigueur à partir du 1^{er} janvier prochain, présente, comparé au service actuel, une diminution notable dans le nombre des convois.

Qu'en effet, le nombre de kilomètres actuellement parcourus par les convois express, ordinaires et mixtes est respectivement de :

1,547, 4,393 et 1,289 ;

tandis que d'après le service proposé, ce nombre ne serait, pour les trois espèces de trains, que de :

1,180, 4,373 et 807 ;

en sorte que, le nombre de convois-kilomètres qui, pour les trois espèces de trains réunis, est actuellement de 7,229
ne serait plus que de 6,360
c'est-à-dire qu'il y aurait une diminution de 869
convois-kilomètres.

M. de Brouwer de Hogendorp estime que cette diminution des convois qui donnera lieu à une notable économie, est très-bien justifiée par la diminution du nombre des voyageurs dans la saison actuelle. Il fait remarquer qu'il y a maintenant des trains qui roulent en quelque sorte sans voyageurs.

L'honorable membre n'a pu examiner en détail tout le tableau ; cet examen aurait donné lieu à un travail considérable, il doit donc borner ses observations à un seul point : il craint que la suppression du convoi partant de Bruxelles pour Gand à 7 h. 45 minutes du soir, en correspondance avec les trains de Liège, ne soit l'objet de vives réclamations et il voudrait que l'on recherchât le moyen de le maintenir. Il croit qu'en revanche, on pourrait, sans inconvénient, supprimer celui indiqué comme devant partir de Bruxelles pour Gand à 6 heures du matin.

M. QUOILIN approuve entièrement ce projet qui doit avoir pour résultat de diminuer le nombre des convois.

Il pense que si l'administration propose la suppression du train dont M. de

Brouwer de Hogendorp vient de parler, c'est qu'elle a probablement des renseignements qui en démontrent l'inutilité.

Il ne croit donc pas qu'il y ait lieu d'insister pour qu'il soit maintenu ; et il lui semble que si, en outre de ce train, on peut encore supprimer celui partant de Bruxelles à 6 heures du matin, il serait convenable de le faire.

Des membres font observer que le sous-comité pourrait se borner à appeler sur ce point l'attention de l'administration.

M. SPITAELS critique l'irrégularité des départs des convois de la station de Charleroy, qui à raison du retard qu'éprouvent journellement les trains internationaux de la ligne du Nord, partent à 7 heures 15 minutes au lieu de 7 heures, en sorte que les voyageurs ne trouvent plus, à Braine-le-Comte, la correspondance pour Tournai et la ligne de Dendre-Waes qu'ils avaient antérieurement.

Il s'étonne que l'on subordonne ainsi le service de l'État à celui de la compagnie du Nord.

Le sous-comité émet, à l'unanimité, un avis favorable à l'approbation de l'avant-projet de tableau des heures de départ des convois de voyageurs soumis à son examen. Il appelle, toutefois, l'attention de l'administration sur la question de savoir si l'on ne pourrait pas maintenir dans ce tableau, le train partant actuellement de Bruxelles pour Gand à 7 heures 45 minutes du soir, sans augmenter le nombre des trains proposés entre ces deux stations ; en supprimant, par exemple, le convoi mixte qui est indiqué comme devant partir de Bruxelles à 6 heures du matin.

Le sous-comité exprime, en outre, le vœu que le nouveau service soit mis en vigueur dans le plus bref délai.

La séance est levée à 1 heure.

Le Secrétaire,
VANDERSWEEP.

Le Président,
BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 115.

SOUS-COMITÉ DES TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.

Procès-verbal de la séance du 19 décembre 1855.

Ordre du jour : *Examen du plan d'ensemble de la station de Dolhain.*

La séance est ouverte à 10 heures du matin, sous la présidence de M. de Lannoy.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

M. LE PRÉSIDENT annonce que M. le Ministre a transmis au comité, pour examen et avis, un nouveau système de voie proposé par M. de Soignies, de Couillet.

M. Spitaels est nommé rapporteur.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT prie M. de Brouwer de Hogendorp de vouloir bien présenter son rapport sur le plan d'ensemble de la station de Dolhain.

Cet honorable membre fait connaître que l'examen de ce plan lui a démontré que l'adoption des dispositions proposées présenterait de graves inconvénients et même des dangers pour la circulation des convois, et qu'il a, en conséquence, prié le secrétaire de chercher une combinaison qui fût à l'abri de ces défauts.

Il met le résultat de cette nouvelle étude, en même temps que le plan primitif, sous les yeux des membres du sous-comité.

M. de Brouwer de Hogendorp fait voir les différences qui distinguent ces deux projets et conclut à l'adoption du nouveau plan.

M. LE PRÉSIDENT met cette conclusion aux voix.

Elle est admise à l'unanimité.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, Masui, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

M. MASUI appelle l'attention du sous-comité sur l'insuffisance du nombre des machines et sur l'urgence de l'augmenter le plus tôt possible.

Les membres du sous-comité engagent M. Masui à demander au Ministre qu'il autorise l'achat des machines que M. Wilson a offert de fournir dans un bref délai.

La séance est levée à 10 heures ³/₄.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 116.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 19 décembre 1855.

Ordre du jour : *Modifications à apporter au projet d'organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.*

La séance est ouverte à 11 heures du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS, TESCH et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Les procès-verbaux des séances du 1^{er} et du 10 décembre courant sont approuvés.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT expose, d'une part, que les membres chargés par le sous-comité de l'examen du projet de budget rectifié pour 1856, ont constaté, en procédant à ce travail, l'existence d'irrégularités graves qui leur a fait voir la nécessité de modifier, à certains égards, l'organisation proposée par le comité; et d'autre part, que cette organisation paraissant devoir être vivement attaquée à la Chambre par ceux qui prétendent qu'elle placerait le Ministre dans une position d'isolement en dehors de l'administration (isolement dont le Ministre s'est plaint lui-même à plusieurs reprises), ces mêmes membres ont pensé qu'il était désirable de la mettre à l'abri de ces critiques; qu'en conséquence, ils ont résolu de soumettre au sous-comité les modifications que, dans leur opinion, il faudrait y apporter dans ce double but, modifications qui consisteraient en ce que pour donner au Ministre une action plus grande sur le contrôle, ce service serait placé en dehors de l'exploitation proprement dite, sous l'autorité du secrétaire général du Département.

M. le Président prie M. de Brouwer de Hogendorp de vouloir bien rendre compte des irrégularités que les membres chargés de l'examen du budget ont à signaler au sous-comité.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP fait observer que l'administration a appelé elle-même l'attention du comité sur certaines de ces irrégularités qui consistent en ce que : un grand nombre d'agents admis à titre d'agréés et payés comme tels sur états de salaires remplissent des fonctions de commis; des agents pourvus de nominations ministérielles, les surveillants de la voie, sont payés sur les crédits

alloués au budget pour les salaires des ouvriers employés à l'entretien de la route; des employés de divers services ne sont pas payés sur les allocations du budget affectées à ces services; des messagers et des gens de service de l'administration centrale figurent ou ont figuré, jusque dans ces derniers temps, parmi le personnel de la direction de la voie; les traitements de certains fonctionnaires de l'administration centrale sont imputés sur les articles du budget affectés aux services d'exécution.

M. de Brouwer de Hogendorp entre, à cet égard, dans quelques développements.

Il fait voir les inconvénients résultant de ces imputations irrégulières qui ont pour effet d'enlever au budget tout caractère sérieux.

Il est persuadé qu'elles seront considérées comme assez graves par le sous-comité pour justifier, d'une part, les critiques des membres de la Chambre qui prétendent que le système d'organisation admis par le comité ne donne pas au Ministre une action suffisante sur le contrôle et, d'autre part, les modifications que les membres chargés de l'examen du budget proposent d'apporter à cette organisation et que M. le Président vient de faire connaître en substance.

M. Masui demande à présenter quelques observations.

Cet honorable membre s'étonne que l'on propose aujourd'hui ces modifications et que pour les motiver on invoque l'existence d'irrégularités indiquées par l'administration elle-même, ainsi que M. de Brouwer de Hogendorp a bien voulu le dire, irrégularités qui sont d'ailleurs la conséquence non pas de l'inefficacité du contrôle, mais de l'insuffisance du budget.

M. Masui fait remarquer que tous les contrôles possibles seront impuissants à remédier à cette situation, aussi longtemps qu'on ne présentera pas aux Chambres des budgets réels, et il rappelle que c'est pour cette raison qu'il a insisté pour que le sous-comité examinât les dépenses dans leurs moindres détails. Il pensait que le sous-comité partageait cette manière de voir et que c'était dans le but d'arriver à un budget régulier que les membres délégués procédaient aux investigations minutieuses auxquelles ils se sont livrés en examinant le projet de budget rectifié pour l'exercice prochain.

M. Masui répète donc qu'il ne comprend pas que, pour motiver les modifications proposées, on s'appuie sur des irrégularités dont l'existence était connue et qu'on pouvait faire disparaître en portant au budget les allocations nécessaires à chaque service.

Il conteste d'ailleurs que tous les faits signalés par M. de Brouwer de Hogendorp constituent, à proprement parler, des irrégularités. Il fait observer, en effet, que l'imputation des traitements des surveillants de la voie sur un article salaires et de certains fonctionnaires de l'administration centrale sur les fonds alloués pour les services d'exécution a lieu en vertu de décisions ministérielles.

Il ajoute, d'un autre côté, que l'on est loin d'être d'accord sur la convenance de régulariser, en leur accordant des nominations de commis, la position des agréés qui, à la connaissance des Ministres, remplissent des fonctions d'employés.

Quant à l'isolement où se trouverait le Ministre, M. Masui déclare ne pas pouvoir l'admettre comme réel, car si le projet d'organisation ne fait plus mention du comité, il n'en restera pas moins placé à côté de ce haut fonctionnaire. En outre,

il ne comprendrait pas la position que prendrait un directeur général qui n'instruirait pas le Ministre, non-seulement de tous les faits qui doivent être portés à sa connaissance, mais aussi de tous les détails journaliers du service.

Abordant ensuite la question du contrôle, M. Masui rappelle qu'elle a été examinée, à plusieurs reprises, d'une manière très-approfondie, tant par l'administration elle-même, sous les ministères de MM. Frère-Orban et Rolin, que par l'ancien conseil consultatif, et que chaque fois on a reconnu que ce contrôle séparé qu'on voudrait établir aujourd'hui ferait double emploi avec celui qui existe.

M. Masui entre, à cet égard, dans des explications détaillées et fait l'historique des phases diverses par lesquelles cette question a passé.

Il termine en déclarant, qu'il ne s'oppose pas, pour sa part, à la création d'un contrôle en dehors de l'exploitation proprement dite, à la condition qu'on laisse à celle-ci tous les moyens de vérification dont elle est aujourd'hui en possession ; mais il exprime le regret que l'on remette en question un projet aussi laborieusement discuté et examiné, au moment même où le Ministre allait y donner un commencement d'exécution, où il voulait soumettre au Roi un projet d'arrêté comprenant tous les articles pouvant figurer dans une disposition royale. L'honorable membre déplore cet ajournement.

Une discussion s'engage sur les faits irréguliers signalés par M. de Brouwer de Hogendorp.

M. SPITAELS regrette que l'administration aille ainsi à l'encontre des libellés de la plupart des articles du budget.

Il fait ressortir ce qu'il y a de singulier dans ce fait, que le Ministre annonce au *Moniteur* que les cadres sont au complet alors que l'administration crée des commis irréguliers qu'elle paye sur états de salaires.

Il insiste sur la nécessité de sortir de cette situation et d'en arriver à des budgets sincères.

M. MASUI croit que, dans l'appréciation de ces faits, il est indispensable de tenir compte de la situation difficile où l'on place l'administration en la forçant à livrer à l'exploitation des lignes nouvelles telles que celle de Dendre-Waes sans qu'aucune allocation ait été prévue, à cet effet, au budget.

Il est du reste entièrement de l'avis de M. Spitaels sur la nécessité d'en arriver à des budgets suffisants et vrais ; il pense qu'il entre dans la mission du comité de réaliser cette amélioration.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que le fait d'imputer les traitements sur des articles destinés au paiement des salaires ne constitue pas seulement une irrégularité, mais que c'est même une illégalité, la loi du budget stipulant, en effet, que des traitements ou indemnités pour le personnel de l'administration des chemins de fer ne peuvent être prélevés sur les allocations destinées aux salaires ou à des travaux extraordinaires ou spéciaux.

Il fait voir les graves inconvénients que présente cette manière de procéder qui consiste à faire figurer comme *ouvriers* des agents remplissant des fonctions de commis et à mettre ainsi la Cour des comptes dans l'impossibilité de vérifier l'imputation régulière des dépenses ; à se servir des salaires pour créer des employés et à payer ensuite les ouvriers au moyen des fonds alloués pour des travaux.

M. Loos croit aussi que ces faits sont irréguliers, mais il ne lui semble pas que

pour les faire cesser, il faille modifier l'organisation proposée, ni qu'en la modifiant, on les empêchera de se reproduire.

Pour l'honorable membre, toute la question est de savoir s'ils ont eu lieu par la volonté ou à la connaissance du Ministre.

Il convient, si des faits de ce genre pouvaient se passer à l'insu du Ministre, que le contrôle serait insuffisant et qu'il faudrait le modifier ; mais il est évident pour lui que, quelle que soit l'organisation du contrôle, qu'on le place, soit entre les mains du directeur général, soit entre celles du secrétaire général, on ne saurait faire en sorte qu'il mette obstacle à des irrégularités qui procèdent du Ministre même. Or, comme il résulte des explications données, que les actes signalés ont été posés à la connaissance et par la volonté du Ministre, l'honorable membre ne comprend pas qu'on parte de ces faits pour motiver une modification à apporter au projet d'organisation.

M. LE PRÉSIDENT ne croit pas qu'il soit régulier que l'autorité qui exécute se contrôle elle-même, et il lui paraît que, sous ce rapport, le changement proposé serait suffisamment justifié. Il doute d'ailleurs que le Ministre ait pu s'apercevoir de tous ces faits irréguliers.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond, de son côté, à M. Loos, que les dispositions du projet d'organisation, en ce qui concerne le contrôle, sont les mêmes que celles en vigueur aujourd'hui, qui n'ont pas pu prévenir les irrégularités signalées et qui ne pourraient pas les empêcher de se reproduire dans l'avenir.

L'honorable membre dit que c'est pour mettre obstacle à des abus de cette espèce qu'à tous les chemins de fer anglais, le contrôle est placé dans les attributions du secrétaire de la Compagnie et complètement séparé de l'exploitation proprement dite dirigée par le *general manager*.

M. de Brouwer de Hogendorp, a défendu, en 1852, ce système préconisé aujourd'hui par plusieurs membres de la Chambre. Il persiste à croire qu'il produirait de bons résultats ; il lui semble que le Ministre serait moins isolé, qu'il aurait plus de garanties pour la marche régulière du service si le contrôle était séparé de l'exploitation proprement dite, et placé dans les mains du secrétaire général du Département. Il est convaincu que cela peut se faire sans qu'il soit nécessaire d'établir un double contrôle.

A la demande du sous-comité, M. de Brouwer de Hogendorp fait connaître les changements que la proposition dont il s'agit doit apporter aux divers articles du projet d'organisation.

M. TESCH est d'avis que cette proposition, constituant un changement sérieux qui, d'après ce qui a été dit dans cette séance, a été discuté à plusieurs reprises, devrait être communiquée à M. Masui pour qu'il l'examine et fasse connaître son opinion au sous-comité dans une prochaine séance.

M. Loos fait remarquer que l'observation qu'il a présentée tout à l'heure n'a pas été contredite. Il rappelle qu'il résulte des déclarations faites que c'est à la connaissance du Ministre que les irrégularités signalées ont eu lieu, et il demande de nouveau si l'on est d'avis que par la modification proposée le ministre sera empêché de poser des faits de ce genre. L'honorable membre persiste à croire que non.

Il ajoute, d'un autre côté, que, quoi que l'on fasse, il est indispensable que le directeur général conserve un contrôle ; qu'en effet, s'il est désirable que le Ministre

n'ignore rien, il importe aussi que le directeur général soit informé de tout ce qui se passe dans l'administration.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP répond qu'il doit être bien entendu que le directeur général serait immédiatement informé de tous les faits irréguliers par le contrôle qui resterait d'ailleurs dans les bâtiments de la station du Nord.

M. DE LANNOY est aussi de l'avis que pour que le sous-comité puisse apprécier les modifications qu'il conviendrait d'apporter au service du contrôle afin d'empêcher le retour des irrégularités que l'on a signalées, il faudrait bien établir si ces faits se sont passés à la connaissance ou à l'insu du Ministre.

M. MASUI répond que ces faits ont eu lieu à la connaissance et par la volonté du Ministre. Il répète qu'il ne comprendrait pas que le directeur général ne l'informât pas de tout ce qui se passe dans l'administration.

M. Masui entre dans de nouveaux détails sur l'étude de la question du contrôle à laquelle on s'est livré sous les ministères de MM. Frère-Orban et Rolin. Il dit, entre autres, que M. Rolin a fait procéder à une espèce d'enquête, à ce sujet, par les fonctionnaires du Département des Finances les plus compétents en matière de comptabilité et, qu'après cela, le projet que ce Ministre avait conçu n'a pas abouti; qu'on a reconnu que l'on ne pouvait ni modifier ni amoindrir le contrôle existant et que le nouveau contrôle ferait double emploi avec le premier.

M. Masui insiste sur la nécessité de conserver, en tout état de choses, le contrôle actuel à l'exploitation. Il fait observer que le directeur général ne pourrait pas certifier des pièces qu'il n'aurait pas le moyen de faire vérifier.

En résumé, M. Masui est persuadé que la création d'un second contrôle ne produirait aucun bon résultat et donnerait lieu à des conflits continuels entre les deux services. Il engage le sous-comité à bien réfléchir avant d'adopter la proposition qui lui est soumise; avant de modifier l'organisation admise après de si longues discussions, et prête à être mise en pratique.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP n'est pas de l'avis qu'il faille nécessairement deux contrôles si l'on adopte la proposition des membres chargés de l'examen du budget, ni que la séparation de l'exploitation proprement dite et du service du contrôle doive donner lieu à des conflits.

Dans les compagnies particulières cette séparation existe, dit M. de Brouwer de Hogendorp, sans que cela donne lieu au moindre inconvénient. Le secrétaire et le *General Manager* marchent très-bien ensemble.

L'honorable membre n'admet d'ailleurs pas qu'en aucun cas on établisse deux contrôles faisant tous deux la même besogne et dont l'un serait par conséquent inutile.

En ce qui concerne cette objection, que le directeur général ne pourrait pas certifier des pièces qu'il n'aurait pas le moyen de faire vérifier, M. de Brouwer de Hogendorp fait observer que les pièces comptables certifiées par les chefs de service compétents seraient vérifiées par le chef du contrôle et que le directeur général n'aurait donc pas à y intervenir.

M. TESCH exprime de nouveau l'opinion qu'il conviendrait que ces changements fussent communiqués à M. Masui avant que le sous-comité en délibère.

L'honorable membre fait remarquer qu'il résulte de tout ce qui a été dit jusqu'à présent que la question est très-sérieuse et qu'il ne faudrait pas la trancher à la

légère ; qu'il serait désirable que le sous-comité, avant de rien décider, prit connaissance des rapports qui ont été faits sur la question lorsqu'elle a été examinée antérieurement.

Il propose, en conséquence, au sous-comité de renvoyer les changements à apporter aux divers articles du projet d'organisation à M. Masui, en le priant de faire connaître son opinion, à ce sujet, dans une prochaine séance et de communiquer, en même temps, les documents renfermant le résultat de l'examen qui a été fait précédemment de cette question.

M. QUOILIN demande la parole pour donner quelques mots d'explications.

L'honorable membre n'entre pas dans le fond du débat, car il adopte avec empressement la proposition de M. Tesch. Il se borne à rendre compte sommairement de l'examen auquel M. Masui a fait allusion, que M. Hubert et lui ont fait de la question du contrôle des recettes du chemin de fer à la demande de M. Rolin.

M. Quoilin fait connaître notamment que dans leur rapport, ils ont conclu à la possibilité d'établir un contrôle sommaire en dehors de l'administration des chemins de fer en se basant sur ce qui s'est fait au Département des Finances où le contrôle est très-efficace.

Ce rapport était accompagné d'un projet d'organisation pour ce contrôle.

M. Quoilin s'étonne que le projet d'organisation proposé par le comité soit considéré maintenant, d'après ce que MM. Loos et Masui viennent de dire, comme parfait, alors qu'il y a quelques jours à peine, des fonctionnaires supérieurs de l'administration déclaraient ne pas pouvoir le comprendre.

L'honorable membre fait cette observation pour que M. Masui s'assure si les difficultés que l'on signalait alors ont disparu.

M. Loos ne croit pas s'être occupé de la question de savoir si le projet d'organisation est parfait. Il a simplement insisté sur ce point que les modifications que l'on propose d'apporter au service du contrôle ne sauraient empêcher le Ministre de poser des actes irréguliers.

M. MASUI n'a pas dit non plus que l'organisation proposée fût parfaite ; il persiste, au contraire, à la considérer comme devant donner lieu à beaucoup de difficultés dans la mise en pratique ; mais il a regretté qu'après qu'on se fût mis d'accord et au moment où ce travail allait recevoir un commencement d'exécution on eût cru devoir demander au Ministre de l'ajourner.

M. LE PRÉSIDENT met la proposition de M. Tesch aux voix.

Elle est admise à l'unanimité.

Ont pris part au vote ;

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Loos, Masui, Nerenburger, Quoilin, Spitaels et Tesch.

M. TESCH demande à présenter quelques observations sur une question dont il regrette d'avoir à occuper le sous-comité. M. Quoilin lui a fait part de ce qu'il lui semblait que lorsqu'il y avait, le même jour, séance du comité et d'un sous-comité, on portait en compte aux membres, un jeton de présence pour chaque séance. Il croit que cela ne doit pas être.

LE SECRÉTAIRE fait connaître qu'effectivement il a dressé les états, d'après la

somme des présences constatées aux procès-verbaux et en portant ainsi un jeton par séance, conformément à l'art. 1^{er} de l'arrêté royal du 6 janvier 1855.

Tous les membres du sous-comité déclarent qu'ils ignoraient cette circonstance et sont d'accord pour reconnaître qu'il ne doit pas en être ainsi. Il est décidé, en conséquence, que les sommes liquidées de ce chef seront déduites des états à dresser ultérieurement.

M. TESCH ajoute qu'il ne se plaint pas de ce fait qui n'est que le résultat d'une erreur, mais que ce dont il se plaint et que ce qu'il considère comme un mauvais procédé à l'égard du comité, c'est qu'on ait porté la somme nécessaire au payement des jetons de présence non liquidés, dans le crédit supplémentaire au budget de 1855, alors que M. de Brouwer de Hogendorp avait prévenu le secrétaire que le comité ne consentirait pas à ce que cette somme fût portée dans ce crédit.

LE SECRÉTAIRE répond qu'à la vérité, lorsque M. de Brouwer de Hogendorp a appris que l'article du budget sur lequel les frais de jetons de présence sont imputés était épuisé, cet honorable membre lui a dit que le comité préférerait renoncer à ces jetons de présence plutôt que de les voir discuter à la Chambre à l'occasion d'un crédit supplémentaire; mais, qu'il n'avait pas considéré cette communication comme une décision qu'il eût à transmettre à qui de droit; qu'il n'y avait vu que l'expression d'une opinion personnelle d'autant plus qu'il n'en avait plus été question depuis lors; et qu'il n'a donc pas hésité à donner, en ce qui concerne les dépenses probables du dernier trimestre, pour le comité, les renseignements qui lui ont été demandés pour la formation du projet de crédit supplémentaire.

Cet incident est clos.

La séance est levée à 4 heure.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 117.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.**Procès-verbal de la séance du 9 janvier 1856.**

Ordre du jour : *Examen des modifications à apporter au projet d'organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.*

La séance est ouverte à 10 heures $\frac{1}{2}$ du matin, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, QUOILIN et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Il est donné lecture du procès-verbal de la séance précédente.

Les passages relatifs à un fait avancé par M. Spitaels et à un incident soulevé par M. Tesch donnant lieu à des observations au sujet desquelles il est nécessaire que ces honorables membres qui ne sont pas présents, puissent faire connaître leur manière de voir, le sous-comité ajourne l'approbation de ce procès-verbal à une séance ultérieure.

M. le Président met l'objet à l'ordre du jour en discussion.

M. MASUI est prêt à lire son rapport sur la question que le sous-comité a renvoyée à son examen ; cependant cette discussion devant se reproduire au comité général qui a le même objet à l'ordre du jour de sa séance qui doit s'ouvrir à midi, l'honorable membre pense que le sous-comité peut sans inconvénient se dispenser de l'aborder. Il lui propose, pour le cas où cette manière de voir serait admise, de s'occuper des mesures que réclame l'insuffisance du matériel de transport du chemin de fer.

Cette proposition est adoptée.

M. MASUI se plaint de la situation fâcheuse où l'insuffisance du matériel place l'exploitation et insiste sur l'urgence d'y porter remède. Il demande que, dans ce but, le sous-comité procède à une nouvelle répartition de la partie disponible du crédit de 9 millions ; que l'on ajourne la plus grande partie des travaux à effectuer dans les stations pour consacrer les fonds qui y étaient destinés à l'achat de wagons.

M. DE LANNOY demande si c'est surtout le nombre des wagons qui est insuffisant et si M. Masui pourrait indiquer quel est le chiffre auquel il faudrait le porter.

M. MASUI répond qu'il manque principalement des wagons ; mais que quand par un expédient quelconque, on parvient à en réunir sur un point un nombre suffisant pour satisfaire aux demandes, alors les locomotives pour les transporter font souvent défaut.

M. Masui ajoute que d'après les propositions de l'ancien conseil consultatif, le nombre de wagons à marchandises devrait être porté à 6,000 indépendamment des wagons fermés pour le service de la douane, et que le nombre de ceux dont l'administration dispose aujourd'hui est de 4,600.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP dit qu'il ne peut pas y avoir de doute sur la nécessité d'augmenter le matériel. Il fait voir l'avantage qui résulterait pour l'État de cette augmentation; et, pour faire apprécier la quantité considérable de marchandises qui affluerait vers le chemin de fer, si celui-ci disposait de moyens suffisants de transport, il cite ce fait remarquable qui lui a été signalé par M. Masui, que le fret du charbon de Charleroy à Bruxelles est actuellement plus élevé par le canal que par le chemin de fer.

M. de Brouwer de Hogendorp pense que si M. Masui propose de procéder à une nouvelle répartition de la partie disponible du crédit de 9 millions, c'est qu'il a des raisons de supposer que le Gouvernement ne demandera pas maintenant un nouveau crédit à la Législature. L'honorable membre regretterait que le Gouvernement prît ce parti. En tous cas, il est bien décidé, pour ce qui le concerne, à faire connaître à la Chambre les besoins réels du chemin de fer; à lui dire la vérité tout entière sur ce point.

Il ne voit du reste pas, en parcourant la liste des travaux à effectuer au moyen du crédit de 9 millions, quels sont ceux que l'on pourrait ajourner sans inconvénients: sauf quelques-uns de peu d'importance, ils présentent tous un caractère d'urgence. Il ne pourrait donc pas conseiller au Ministre d'en différer l'exécution.

M. MASUI répond que si l'on ne veut pas recourir au moyen qu'il indique et si, d'un autre côté, le Gouvernement ne demande pas un crédit nouveau, il ne restera qu'à adopter la proposition faite antérieurement par M. Loos, de louer des wagons à l'industrie privée.

M. QUOILIN ne partage pas entièrement la manière de voir de M. de Brouwer de Hogendorp. Il lui semble que les faits révélés par M. Masui, démontrent assez la nécessité de prendre, sans le moindre retard, des mesures pour augmenter le matériel. Il ne croit pas que les travaux présentent le même degré d'urgence.

Il propose donc au sous-comité d'engager le Ministre à affecter immédiatement toute la partie disponible du crédit de 9 millions à l'achat de wagons, avec la réserve que le Gouvernement demanderait un nouveau crédit à la Chambre.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP n'a pas d'objection à faire à la proposition de M. Quoilin, du moment où il ne s'agit que de distraire provisoirement des travaux, les fonds qui leur sont réservés; et que dans la pensée du comité, il est bien entendu que le Gouvernement doit demander immédiatement un crédit spécial aux Chambres.

M. de Brouwer de Hogendorp ne verrait pas volontiers le Gouvernement louer des wagons et laisser faire par l'industrie privée des bénéfices qu'il pourrait réaliser lui-même.

M. Loos n'a pas contesté, quand il a fait la proposition d'engager le Gouvernement à louer des wagons, qu'il ne fût préférable que le chemin de fer eût son propre matériel; mais, il avait la conviction que le Ministre ne demanderait pas l'argent nécessaire pour donner à ce matériel une extension suffisante; et, il a donc appelé l'attention du comité sur cette mesure qui présentait l'avan-

tage de donner satisfaction aux justes plaintes du commerce, et de permettre à l'État, de faire du chef des transports qu'il effectuera au moyen de ces wagons empruntés, des bénéfices importants quoique moindres que ceux qu'il aurait, s'il les effectuait avec des wagons lui appartenant.

Il persiste à croire qu'il est préférable d'adopter cette mesure plutôt que de laisser manquer le chemin de fer de moyens de transport.

M. LE PRÉSIDENT votera avec empressement à la Chambre, les crédits nécessaires à l'achat du matériel, parce qu'il est persuadé que l'argent qu'on y consacra rapportera un intérêt élevé.

Il fait remarquer que si le chemin de fer n'obtient pas les crédits qui lui sont nécessaires, c'est que l'administration ne jouit pas de la confiance de la Chambre.

M. MASUI répond qu'on ne saurait probablement pas citer un seul exemple d'un crédit sollicité par le Gouvernement, pour le chemin de fer, qui ait été refusé par la Chambre; que si l'administration n'a pas les fonds dont elle a besoin, c'est parce que les Ministres ne les demandent pas. Il croit donc que c'est le Ministre que le comité devrait chercher à convaincre de la nécessité, de l'urgence d'augmenter le matériel.

M. Loos est porté à supposer que des considérations politiques s'opposent à ce que le Gouvernement demande, dans certaines circonstances, les crédits que la situation du chemin de fer exige cependant impérieusement.

Il cite, à cet égard, ce qu'a fait M. Rolin qui ne présenta aucune proposition à la Chambre, pour l'extension du matériel du chemin de fer, tant qu'il fut Ministre, et qui devait cependant être bien convaincu de la nécessité de l'augmenter, puisque, à peine eut-il quitté le Département des Travaux Publics, qu'il engagea la Chambre à voter un crédit de 5,000,000 pour cet objet.

M. QUOILIN entre dans de nouvelles considérations pour justifier sa proposition; il fait valoir notamment qu'il y a urgence d'acheter des wagons et que l'on doit donc affecter à cette acquisition, les fonds dont on peut disposer immédiatement.

Il prie les membres du sous-comité de ne pas perdre de vue que sa proposition est complexe et qu'il n'en sépare pas les deux termes.

Le sous-comité examine quelles sont les sommes dont on pourrait disposer pour le matériel, et reconnaît qu'on ne pourrait guère ajourner que :

L'application d'éclisses à la voie pour laquelle des fonds ont été réservés jusqu'à concurrence d'une somme de	fr.	30,000
Les travaux de Capelle évalués à		10,000
Ceux de Templeuve, à		14,000
Et enfin ceux de Liège, à		215,000
		<hr/>
Ensemble.		269,000

Des membres font observer qu'il doit être bien entendu que ces fonds à employer à l'achat de wagons feraient ultérieurement retour à leur destination primitive.

M. LE PRÉSIDENT répète qu'il veut bien s'associer aux demandes de crédit qui seront présentées à la Chambre pour l'achèvement du chemin de fer et le complément de son matériel. Cependant il croit devoir ajouter à ce qu'il a dit tout à l'heure qu'il ne les votera que si la Chambre décide ce qu'elle veut faire du chemin de fer; s'il continuera à être exploité par l'État ou s'il sera abandonné à l'industrie privée.

M. Loos croit que le moment n'est pas venu pour la Chambre de prendre une décision à cet égard, parce que le chemin de fer n'ayant pas été complété, n'ayant pas eu un matériel suffisant jusqu'à présent, la démonstration de ce qu'il peut produire entre les mains de l'État n'est pas faite.

M. Loos insiste de nouveau sur la nécessité d'augmenter le matériel du chemin de fer et, au besoin, de louer, à cet effet, des wagons. Il demande que le sous-comité déclare au Ministre que le chemin de fer ne peut pas être exploité convenablement et avantageusement sans cela, et lui dise, s'il ne croit pas devoir demander un crédit pour cet objet, aux Chambres, que le sous-comité lui conseille de prendre du matériel en location, parce que quelque onéreuse que soit cette mesure, elle présente encore un avantage pour le Trésor.

M. QUOILIN n'a qu'un mot à dire pour motiver son vote sur cette proposition. Il votera contre, parce qu'il considérerait l'adoption de cette mesure comme un acte de mauvaise administration.

MM. Loos et MASUI sont de l'avis de M. Quoilin ; mais ils préfèrent que le Gouvernement recoure à ce moyen plutôt que de laisser le chemin de fer sans un matériel suffisant.

M. DE LANNOY, tout en conseillant l'adoption de ce moyen à défaut des crédits nécessaires, propose de dire que le sous-comité considère cette mesure comme un acte de mauvaise administration, et qu'il ne la conseille qu'à regret.

M. MASUI entre dans quelques considérations pour démontrer que le Gouvernement ayant un monopole par le chemin de fer qu'il exploite, ne peut pas se soustraire à l'obligation de donner au commerce et à l'industrie les moyens de transport dont ils ont besoin.

M. LE PRÉSIDENT appuie ces considérations ; il fait remarquer que le monopole entraîne une responsabilité grave.

La discussion étant épuisée, M. le Président met successivement aux voix les résolutions suivantes :

Le sous-comité décide qu'il engagera le Ministre :

1°. *A demander immédiatement à la Législature, un crédit spécial pour l'extension du matériel roulant du chemin de fer ;*

2°. *A distraire provisoirement de la partie du crédit de 9 millions destinée à des travaux à exécuter, tant à la voie que dans les stations, une somme d'environ 270,000 francs, montant de l'estimation des ouvrages à effectuer à Liège, Capelle et Templeuve et de l'application d'éclisses à une certaine étendue de voie, pour l'affecter immédiatement à l'achat de wagons ;*

3°. *A s'adresser à l'industrie privée pour la location des wagons nécessaires aux transports, dans le cas où le Gouvernement ne croirait pas devoir demander maintenant un crédit à la Législature, pour l'achat de ce matériel.*

Toutefois, le sous-comité considérerait l'adoption de cette mesure comme un acte de mauvaise administration. Il ne la conseille donc qu'à regret et que parce qu'il croit qu'il importe, tant dans l'intérêt du Trésor que dans celui du commerce et de l'industrie, que l'administration dispose de tout le matériel qu'exige le trafic du chemin de fer.

Les deux premières de ces propositions sont adoptées à l'unanimité ; la troisième, à la majorité de six voix contre une.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Masui, et Quoilin.

M. LE PRÉSIDENT croit ne pas pouvoir laisser passer cette discussion sur le matériel, sans rectifier une assertion émise dans une séance précédente. M. Masui, afin de justifier une demande tendante à confectionner du matériel neuf dans les ateliers de Malines, avait invoqué l'exemple de toutes les compagnies étrangères.

M. le Président déclare que cette assertion n'est pas exacte. Les membres du comité qui ont voyagé en Angleterre, ont pu se convaincre que la compagnie qui exploite le mieux, le Great-Northern, ne s'occupe pas de la fabrication de son matériel. Les ateliers de Doncaster ne font que des réparations et des renouvellements. Or, l'État, en Belgique, est moins bien posé que les compagnies pour faire du neuf : ses ateliers, mal outillés, ne peuvent donner que des produits chers et médiocres.

La cherté des subsistances à l'entrée de l'hiver, a pu seule justifier la demande de l'administration. Les circonstances actuelles ne permettent pas le renvoi d'une partie des ouvriers.

Sur l'observation de M. le Président, qui fait remarquer qu'il est temps de procéder à la discussion du budget et sur la proposition de M. de Brouwer de Hogendorp, le sous-comité décide qu'il s'en occupera lundi prochain, 14 de ce mois.

La séance est levée à midi.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

N° 118.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 9 janvier 1856.

Ordre du jour : *Examen des modifications à apporter au projet d'organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.*

La séance est ouverte à midi, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp, vice-président.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, ÉLIAS, LOOS, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est adopté.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture de la dépêche de M. le Ministre, en réponse à celle par laquelle le comité lui a adressé le projet d'organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, le 11 septembre dernier.

Cette dépêche est conçue comme il suit :

« Bruxelles, le 5 novembre 1855.

« MESSIEURS,

» J'ai reçu, avec votre lettre du 11 septembre dernier, le projet de réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.

» Comme vous, Messieurs, je suis d'avis que la transition entre la situation organique actuelle et l'organisation que vous proposez doit être ménagée.

» Je n'en suis pas moins bien décidé à entrer immédiatement dans la voie indiquée par le comité.

» Je vais, en conséquence, soumettre à la sanction de Sa Majesté, un projet d'arrêté qui m'accorde les pouvoirs nécessaires à cet effet.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» A. DUMON. »

M. le Président ajoute que cette dépêche a déjà été communiquée aux membres du sous-comité de l'exploitation, et que tous ont cru comprendre que le Ministre adoptait, sans réserve, le projet d'organisation proposé par le comité.

M. le Président donne connaissance des résolutions que le sous-comité de l'exploitation a prises, dans sa séance de ce jour, en ce qui concerne les mesures que réclame l'insuffisance du matériel roulant du chemin de fer.

Ces résolutions sont les suivantes :

Le sous-comité décide qu'il engagera le Ministre :

1°. *A demander immédiatement à la Législature un crédit spécial pour l'extension du matériel roulant du chemin de fer.*

2°. *A distraire provisoirement de la partie du crédit de 9,000,000 destinée à des travaux à exécuter, tant à la voie que dans les stations, une somme d'environ 270,000 francs, montant de l'estimation des ouvrages à effectuer à Liège, Capelle et Templeuve, et de l'application d'éclisses à une certaine étendue de voie, pour l'affecter immédiatement à l'achat de wagons.*

3°. *A s'adresser à l'industrie privée pour la location des wagons nécessaires aux transports, dans le cas où le Gouvernement ne croirait pas devoir demander maintenant un crédit à la Législature pour l'achat de ce matériel.*

Toutefois, le sous-comité considérerait l'adoption de cette mesure comme un acte de mauvaise administration ; il ne la conseille donc qu'à regret, et que parce qu'il croit qu'il importe, tant dans l'intérêt du Trésor que dans celui du commerce et de l'industrie, que l'administration dispose de tout le matériel qu'exige le trafic du chemin de fer.

M. le Président donne quelques explications sur la portée et le sens de ces résolutions pour les membres qui n'ont pas assisté à la séance du sous-comité, et les met ensuite successivement aux voix.

Les deux premières sont adoptées à l'unanimité, et la troisième, à la majorité de huit voix contre une.

Ont pris part au vote :

MM. de Brouwer de Hogendorp, de Lannoy, de Man d'Attenrode, Élias, Loos, Masui, Nerenburger, Quoilin et Spitaels.

Le comité aborde son ordre du jour.

M. le Président accorde la parole à M. Masui.

Cet honorable membre donne lecture du rapport suivant :

« MESSIEURS,

» J'ai eu l'honneur de proposer à M. le Ministre les mesures que je croyais propres à assurer, dans un avenir peu éloigné, la mise en vigueur de l'arrêté organique élaboré par le comité et M. le Ministre se proposait de présenter un arrêté à la signature de Sa Majesté, lorsque MM. le baron de Man d'Attenrode et de Brouwer de Hogendorp lui écrivirent pour demander l'ajournement de ce projet.

» Dans la séance du 24 décembre dernier, ces Messieurs présentèrent une proposition ayant pour objet de détacher le chapitre *contrôle* du projet de réorganisation, pour placer ce service dans les attributions du secrétariat général du ministère.

» Le comité a désiré connaître mon avis sur cette proposition.

» Les auteurs de la proposition l'ont motivée sur deux considérations principales.

» D'abord, le contrôle des recettes et des dépenses étant placé au secrétariat général, le Ministre se trouverait moins isolé.

» En second lieu, l'examen du projet de budget pour l'exercice 1856 aurait révélé des irrégularités graves, dont la mesure proposée devrait prévenir le retour.

» Les irrégularités signalées sont :

» L'admission, sous diverses dénominations d'ouvriers, d'agents payés sur états de salaires et remplissant en réalité les fonctions d'employés nommés.

» Le payement sur les articles salaires, des surveillants des routes et travaux.

» L'imputation sur les salaires des routes et des stations, de plusieurs messagers, gens de service et écuereuses employées dans les bureaux de la direction, à la station du Nord.

» L'imputation sur les allocations du personnel des services d'exécution d'un certain nombre d'agents employés en réalité à l'administration centrale.

» Je m'expliquerai immédiatement sur ces divers points :

» *Premier point. L'isolement du Ministre.*

» Je ne comprends vraiment pas ce que l'on entend par l'isolement du Ministre qui a, à sa *disposition immédiate*, pour l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, une direction générale qui peut comprendre outre un directeur général et deux inspecteurs généraux, six inspecteurs d'administration, six directions, dont une de contrôle, dix-sept bureaux comportant un total de plus de deux cents agents. Il est vrai que l'incertitude résultant de l'avènement sans cesse prochain d'une nouvelle organisation, a laissé à peu près vides les cadres supérieurs.

» Ainsi, de six directeurs et de six inspecteurs, il n'en reste que quatre en activité, savoir :

» MM. Strens, inspecteur en chef, Poncelet et Bossaert, directeurs, et Gendebien, inspecteur.

» Les autres sont décédés ou ont quitté l'administration et n'ont pas été remplacés. De ce nombre sont :

» MM. A. Dandelin, Plaisant, Eyekholt, Mélotte, Fassiaux, d'Aldin.

» Serait-ce là l'isolement auquel on fait allusion ?

» L'isolement, si isolement il y a, résulte d'un fait qui n'a rien de commun avec aucun système d'organisation, il résulte uniquement (qu'on veuille bien se pénétrer de cette vérité) *d'une simple disposition de locaux* qui peut être facilement modifiée. En effet, si l'hôtel de la Place Royale était assez vaste, on pourrait y placer tous les bureaux de la direction générale, y compris le contrôle ; ou bien si les bâtiments de la station du Nord étaient achevés, on pourrait y installer l'hôtel du Ministre et les bureaux du secrétariat général. Dans l'une comme dans l'autre hypothèse, la pensée de l'isolement du Ministre disparaîtrait, puisqu'il pourrait passer de son cabinet dans tous les bureaux de l'administration y compris ceux du contrôle. Je ne sache pas, qu'on ait jamais songé à dire au Département des Finances où cette disposition de locaux existe, que le Ministre se trouve isolé de ses quatre grandes directions générales. Encore moins y a-t-on jamais songé à couper en deux ces directions générales pour en reporter une partie essentielle dans les attributions du secrétariat général ou ailleurs.

» Une dernière observation, c'est qu'il serait matériellement impossible d'installer les bureaux et les archives du contrôle des recettes et dépenses dans le local de la Place Royale.

» Ce contrôle devrait donc rester à la station du Nord et c'est ce que les auteurs de la proposition ont fait entendre.

» Dès lors, je ne vois pas en quoi l'isolement du Ministre serait moindre.

» Je passe au *deuxième point*. *Les irrégularités graves* ou plutôt, *les agents payés irrégulièrement sur les allocations pour salaires*.

» Et d'abord, il est bon d'écarter ici toute exagération.

» J'ai communiqué à un membre du comité les états qui m'avaient été fournis par les chefs immédiats. Ces états qui n'avaient encore été ni dépouillés, ni contrôlés par l'administration centrale sont en quelque sorte tombés immédiatement dans le domaine public par les communications que l'on s'est empressé de faire à ce sujet à la Chambre. Chacun est persuadé aujourd'hui qu'il y a trois à quatre cents agents introduits irrégulièrement dans l'administration.

» Je déplore cette manière d'agir. Elle a pour résultat d'induire en erreur les personnes les plus impartiales.

» Je ne veux pas la qualifier, je me borne à l'exposé des faits.

» Or, j'ai fait soumettre les états dont il s'agit à un examen minutieux de la part des chefs de service et de district réunis en comité.

» Le résultat de cet examen a été que les agents dont il s'agit, doivent être classés dans l'ordre suivant :

» Agréés et autres agents faisant fonctions de commis	401
— — — — — de facteur	20
	<hr/>
	421

» Ce sont là les *seuls agents* dont la position soit réellement irrégulière en ce qu'ils sont payés sur *états de salaires* et que par la nature de leurs fonctions ils devraient être payés sur *états de traitements*.

» M. le Ministre a reconnu la nécessité de demander les transferts nécessaires, à cet effet, au projet de budget pour l'exercice courant.

» Outre ces 121 agents, les états comprenaient :

» 51 agents réguliers,

» 86 agréés à l'essai,

» 46 ouvriers signalés indûment comme agréés qui ne le sont pas en réalité et doivent rester ouvriers.

» Ces trois dernières catégories d'agents ne constituent pas un personnel irrégulier, puisque l'arrêté organique de 1852 a créé les agréés et a prescrit de les payer sur salaires.

» Maintenant, je tiens à déclarer, de la manière la plus formelle, que ces irrégularités ainsi que celles de même nature signalées par les auteurs de la proposition ont existé de tout temps au su et au vu des Ministres et cela, par la raison fort simple, qu'à de très-rare exceptions près, les budgets présentés étaient toujours insuffisants.

» Et pourquoi l'étaient-ils en ce qui concerne le personnel ?

» Parce que depuis près de quinze ans, l'administration est toujours sous le coup d'une organisation de la veille et d'une réorganisation du lendemain; parce que cette situation faisait naître des espérances d'économie sur le personnel, espérances qui sont passées à l'état chronique et que je qualifie de chimères; parce que avec de pareilles espérances, on était forcément conduit à ajourner toute augmentation de crédit, les économies que l'on se promettait devant pourvoir et à l'extension du service et aux régularisations de toute nature.

» Mais la nécessité parlait plus haut que ces illusions.

» Il fallait assurer chaque jour le service, il fallait du personnel pour pourvoir au développement immense que prenaient les transports. Or, des nominations régulières ne se faisant pas, la force des choses conduisait à employer des agents sous diverses dénominations et à les payer sur des allocations autres que celles spécifiées par le budget, et ce, sous réserve de régularisation, soit au prochain budget, soit à la prochaine réorganisation.

» Voilà ce qui s'est passé à toute époque depuis l'origine du chemin de fer. Que l'on ouvre les documents parlementaires et l'on y trouvera l'indication des transferts demandés et des régularisations opérées en masse ou partiellement en 1838, 1841, 1844, 1845, 1847, 1848, 1850, 1853.

» Et comment pouvait-on espérer de la vérité dans les budgets en présence de ce fait que je livre aux méditations du comité :

» Le budget de 1848, dans lequel l'honorable M. Frère-Orban avait introduit d'importantes régularisations, fixait la dotation pour le personnel du chemin de fer (non compris les postes et les télégraphes) au chiffre total de 1,548,000 francs; savoir :

» Administration centrale au Département fr.	57,000
» Direction et exploitation	1,454,500
» Régie	56,500

Total général. 1,548,000

» Le budget de 1855 a alloué pour ce même personnel et non compris également les services des postes et télégraphes 1,458,500 francs, savoir :

» Administration centrale	fr.	289,000
» Services d'exécution		1,153,000
» Régie		56,500
» Total	fr.	1,458,500

soit 90,000 francs de moins pour 1855.

» Qui ignore cependant dans quelles proportions énormes le trafic a augmenté depuis 1847 ?

» Peut-on supposer qu'en 1847 et 1848 le personnel était tellement exubérant qu'on ait pu opérer une économie aussi exorbitante, eu égard surtout à l'extension du service ?

» Veut-on l'explication de cette économie plus apparente que réelle ? La voici :

» Comme je l'ai déjà dit, les cadres du personnel supérieur sont vides ou à peu près. Aussi, je le déclare, la surveillance du service est devenue illusoire ; beaucoup de questions importantes restent sans solution, faute de temps pour les traiter.

» Le cadre des chefs de station, qui devrait comporter 122 titulaires, en compte 69 y compris 15 percepteurs faisant fonctions de chef de station.

» Le personnel subalterne est mal rétribué.

» On a reporté dans les catégories des ouvriers, (j'aurai l'occasion de m'en expliquer plus loin), les surveillants, peseurs, portiers, garçons de bureau, etc., nommés. Leurs traitements s'élèvent encore aujourd'hui à 67,000 francs. Que l'on veuille bien remarquer, en outre, que tous les agents de cette catégorie admis depuis 1850 l'ont été *comme ouvriers sur salaires*, et cela comme conséquence du principe sanctionné par la Législature.

» Un certain nombre d'employés ont été mis en disponibilité. La différence entre leur traitement d'activité et celui de disponibilité est de 36,063 francs. Voilà la seule économie réelle.

» Enfin, des agents ont été admis irrégulièrement. Il y aura de ce chef un transfert d'environ 100,000 francs à opérer des salaires sur les traitements.

» Que faut-il conclure de ce qui précède ?

» Que, depuis 1848, le chemin de fer a été réduit à vivre d'expédients et à subir une situation factice, parce que pas un ministre, pas un homme d'État non initié, depuis un certain nombre d'années, aux exigences toujours croissantes d'un service de chemin de fer, au développement si extraordinaire de son trafic, n'aurait osé proposé d'augmenter les dépenses en présence d'illusions enracinées sur les économies possibles, illusions qui étaient arrivées à ce point, qu'un membre de la section centrale, écrivait et faisait insérer au rapport sur le budget de 1853, que sur le seul service de la traction, qui figurait à ce budget pour 3,500,000 fr., une économie de 6 à 700,000 francs était possible.

» La réprobation universelle aurait couvert celui qui, à cette époque, eût osé dire que deux ans après, la traction coûterait plus de 7 millions.

» Croit-on qu'un contrôle placé entre les mains d'un autre service, deviendrait une puissance capable de dominer un pareil ensemble de circonstances, de dominer le Ministre lui-même ?

» *Troisième point. Des surveillants nommés sont payés sur les allocations pour salaires.*

» Cela est parfaitement vrai et j'ajouterai que cela s'est fait du consentement de la Chambre elle-même (voir page 44, annexe au n° 161 des Documents parlementaires, session 1849-1850), non-seulement pour les surveillants, mais aussi pour les portiers, peseurs et garçons de bureau *nommés*. Cela s'est fait à la connaissance du Ministre, qui lui-même a rédigé de sa main une partie du rapport au Roi (voir le dossier ci-joint) et sous le contrôle de la Cour des comptes qui a opéré le transfert dans ses livres. (Voir le même dossier.)

» Je ne vois pas trop vraiment ce que le contrôle aurait à voir dans un fait posé de commun accord par les Chambres, le Ministre et sous le contrôle de la Cour des comptes.

» *Quatrième point. Des messagers, écreuses, etc., employés dans les bureaux de l'administration, à la station du Nord, sont payés sur les salaires de la route et des stations au lieu de l'être sur l'allocation pour salaires des gens de service de l'administration centrale.*

» Cela est vrai jusqu'à un certain point, mais cette situation provient de ce que, lors du remaniement du budget, en 1853, fait d'accord avec le rapporteur de la section centrale, on n'a reporté à l'art. 4 (salaires des gens de service de l'administration centrale) que les 16,400 francs qui figuraient à l'art. 60 du budget de 1852 (salaires de la direction d'exploitation). Force a donc été de maintenir sur les salaires des services d'exécution, les écreuses et les messagers qui étaient payés précédemment sur ces allocations.

» Il n'y a là qu'un simple transfert à opérer, transfert que la loi du budget autorisait, et qui n'a pas eu lieu, parce que cette question, comme tant d'autres, se liait à la réorganisation de l'administration. En effet, si on avait transféré sur l'art. 4 (salaires de l'administration centrale), tous les messagers et écreuses, il aurait fallu les reporter peu après sur les divers services de direction auxquels ils auraient été attachés en exécution de la réorganisation.

» Je suppose cette question déferée en ce moment même au contrôle. Je crois qu'il serait aussi embarrassé que moi de la résoudre.

» *Cinquième point. Il y a des agents attachés en réalité à l'administration centrale et qui sont payés sur les services d'exécution.*

» Cela est également vrai ; mais cela a été dit en propres termes, à la Chambre, par le Ministre, dans les explications insérées à la page 2 du rapport de la section centrale sur le budget de 1854. Ces explications n'ont soulevé aucune observation.

» D'ailleurs, la loi du budget autorisait la régularisation de ces transferts en cas de réorganisation.

» On a cité, entre autres, deux ingénieurs qui sont attachés à l'administration centrale et qui sont payés sur les routes et la locomotion.

» Ces deux ingénieurs, sont, en effet, non pas attachés mais détachés à l'administration centrale, en exécution de l'art. 18 de l'arrêté organique du 1^{er} mars 1852, et, par analogie avec ce qui se passe au Département de la Guerre pour les officiers détachés à l'administration centrale, leur traitement continue à être imputé sur les services techniques dont ils font partie.

» On peut modifier cette imputation, mais alors il faut modifier l'arrêté orga-

nique qui ne comprend pas d'ingénieurs dans la nomenclature des grades et emplois à l'administration centrale.

» Ici encore le contrôle n'aurait eu qu'à s'incliner.

» Il n'aurait aussi qu'à s'incliner devant ce fait, posé au détriment du chemin de fer et qui se rattache intimement à la question soulevée.

» La loi du budget comprend un article unique allouant une somme globale de 548,600 francs pour traitement des fonctionnaires et employés des trois grandes branches de l'administration centrale du Département des Travaux Publics, savoir :

- » I. Secrétariat général,
- » II. Direction générale des ponts et chaussées et des mines,
- » III. Direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes.

» J'ai proposé, à diverses reprises, de diviser ce crédit unique en littera correspondant à ces trois grandes branches de l'administration générale, et cela dans le double but, d'une part, d'établir une division exacte des dépenses par service, d'autre part, d'engager la responsabilité des trois chefs d'administration, vis-à-vis du Ministre, à concurrence des sommes affectées à leur personnel.

» Ma proposition n'a pas été accueillie et voici ce qui est arrivé :

» Après la réorganisation de 1852, la dépense de la direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes s'élevait, pour 1853, non compris les gens de service ni les indemnités pour travail extraordinaire (voir page 86 du rapport n° 101 sur le budget de 1853), à fr. 562,000

» Pour 1854, cette même dépense se trouva réduite (voir page 3 du rapport n° 23 sur le budget de 1854), à fr. 554,800

» A la date de ce jour, le chemin de fer ne dispose plus sur la dotation de l'administration centrale que de fr. 347,300

» Mais, par contre, une somme de fr. 26,000 pour traitements d'agents attachés à l'administration centrale est imputée sur les crédits des services d'exécution.

» De ce total de fr. 373,300 il faudrait retrancher, pour traitement des fonctionnaires chargés de la surveillance des chemins de fer concédés (indépendamment de 8,000 francs prélevés sur les services d'exécution) fr. 14,800

ce qui établit la dépense effective au 1^{er} janvier 1856, à fr. 358,500

» De manière que, en ce qui concerne l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes, les irrégularités d'imputation pourraient disparaître, tout en restant dans les limites primitives des crédits afférents à cette administration, si une partie de ces crédits n'avait pas été absorbée au profit de services étrangers au chemin de fer.

» Je me demande, Messieurs, comme l'honorable M. Loos l'a fait dans la dernière séance du comité, quelle action préventive ou répressive, le contrôle des recettes et des dépenses pourrait exercer sur les faits cités par MM. de Man d'Attenrode et de Brouwer de Hogendorp, alors que ces faits dépendent de la volonté du Ministre lui-même.

» Au surplus, veuillez ne pas perdre de vue que le contrôle des recettes n'a absolument rien de commun avec ces faits; et que, quant au contrôle des dépenses,

j'affirme ceci : *C'est qu'aujourd'hui, comme à toute époque, il n'y a pas un centime de dépense quelconque, soit en travaux, fournitures, traitements, indemnités ou salaires qui se liquide, sans l'intervention sur pièces originales, et du secrétariat général et de la Cour des comptes.*

» Je viens de m'expliquer sur les motifs assignés par MM. de Brouwer de Hogendorp et de Man d'Attenrode à leur proposition.

» Je crois avoir démontré :

» 1°. Que l'isolement du Ministre n'est pas une question d'organisation, mais une question de local que l'on pourrait résoudre avantageusement et pour le Ministre et pour l'administration ;

» 2°. Que les irrégularités signalées sont plus apparentes que réelles ; qu'elles se résument en régularisations la plupart ajournées dans l'attente de la réorganisation de l'administration ;

» 3°. Que ces irrégularités résultent plus de la force des choses que de la volonté des hommes ;

» 4°. Que le contrôle des recettes n'a rien de commun avec les faits signalés et que, quant au contrôle de toutes dépenses, sans exception aucune, il existe tant au secrétariat général qu'à la Cour des comptes ;

» 5°. Enfin, que le contrôle des recettes et des dépenses fût-il placé au secrétariat général ou dans le cabinet même du Ministre, ne pourrait rien contre des faits posés par le Ministre lui-même.

» J'aborde maintenant le fond de la proposition.

» Y a-t-il utilité à faire passer le contrôle dans les attributions du secrétariat général ?

» Le comité a désiré que je lui rendisse compte des précédents sur cette question.

» Je vais avoir l'honneur de m'acquitter de ce soin en mettant sous ses yeux le texte des documents officiels dans lesquels elle a été traitée.

» 1845.

» 1°. Arrêté du 1^{er} mars 1845.

» Cet arrêté partageait le service des chemins de fer au Département en deux divisions, savoir : division des travaux et du matériel et division de l'exploitation, et instituait un conseil permanent.

» La division d'exploitation comprenait :

» a. Les transports ;

» b. Le contrôle supérieur et la centralisation des recettes des chemins de fer ;

» c. Les tarifs, l'organisation des convois, les règlements, les comptes-rendus, etc. ;

» d. La statistique des chemins de fer.

» Cet arrêté n'a jamais reçu d'exécution.

» 1848.

» 2°. Développements du budget de 1848. Session de 1847-1848, annexe au n° 6, pages 3 et 4 ;

» 3°. Rapport de la section centrale sur ce budget. 28 décembre 1847. N° 79, pages 2 à 5 ;

» 4°. Discussion à la Chambre. Annales parlementaires, pages 633 à 640, 642 à 650.

» Au Sénat, le budget fut voté d'urgence par suite des événements de février.

» En résumé, l'honorable M. Frère-Orban demandait un crédit de 30,000 francs pour établir, à l'administration centrale, un contrôle supérieur des recettes, du magasin central et des magasins des stations, du mouvement des transports, de l'emploi utile du matériel, etc.

» Il déclarait que la direction extérieure du chemin de fer, qui existait à cette époque, devait rester entière, et conserver ses moyens de surveillance et de contrôle, à peine de dégager sa responsabilité.

» Ainsi, dans la pensée de l'honorable M. Frère, l'administration devait conserver tous ses moyens d'action et de contrôle, et le Ministre devait avoir sous la main un second contrôle plus sommaire et destiné à exercer une action supérieure sur le premier.

» Le crédit de 30,000 francs fut voté par 48 voix contre 22.

» 1849.

» 5°. Développements du budget de 1849. Session de 1848-1849. Annexe au n° 1, pages 3 à 7 (à lire);

» 6°. Rapport de la section centrale sur ce budget. 21 mars 1849. N° 191. pages 3 à 7.

» A la Chambre et au Sénat, il n'y eut aucune discussion à ce sujet.

» *Résumé.* — L'honorable M. Rolin déclara (page 3 des développements) que :

» Lorsqu'il fut question d'arrêter définitivement la mise à exécution du *contrôle sommaire*, pour lequel 30,000 francs avaient été alloués au budget de 1848, son prédécesseur reconnut que le contrôle qu'il s'était proposé d'établir au Département, aurait été purement illusoire, ou bien qu'il n'aurait été qu'un double emploi du contrôle déjà établi à la direction, et que par suite, les 30,000 francs n'avaient pas même été entamés. »

» En conséquence, M. Rolin demanda (sauf déduction de ces 30,000 francs). de transférer le contrôle de la direction au Département, ainsi que le crédit de 48,127 francs y afférent, et d'établir au moyen d'un crédit de 10,000 francs un bureau de contrôle des arsenaux et magasins.

» Ainsi, en 1849, dans l'opinion de M. Rolin, un second contrôle au Département était *illusoire* ou formait un *double emploi*. Il pensait que l'administration pouvait se passer de son contrôle et il projetait de le transférer au Département.

» Voyons ce qui advint de ces idées.

» 1850.

» 7°. Développements du budget de 1850. Session 1848-1849. Annexe au n° 161, pages 43 et 44.

» Dans le rapport de la section centrale, cette question n'a pas été agitée.

» 8°. Discussion à la Chambre. Annales parlementaires, pages 377 à 383.

» (Dans cette discussion il a été surtout question de la réorganisation que proposait M. Rolin, et qui a eu lieu en janvier 1850.)

» *Résumé.* — L'honorable M. Rolin déclare : « qu'une plus longue expérience lui

» a démontré la nécessité de maintenir le bureau de contrôle à la direction et de créer un deuxième bureau de contrôle à l'administration centrale. »

» En conséquence, il demande de rendre à la direction des chemins de fer les 48,127 francs qui lui avaient été enlevés l'année précédente, et cela au moyen d'un transfert de certains agents subalternes de l'article *traitement* sur les articles *salaires*.

» Cette solution était la conséquence du système d'organisation adopté par M. Rolin. Ce système consistait à créer deux directions générales complètes avec inspection et contrôle, l'une au Département, l'autre extérieure.

» Les Chambres adoptèrent ; mais ce projet de double contrôle, pas plus que le contrôle sommaire, proposé en 1848 par M. Frère, ou le contrôle détaché proposé en 1849 par M. Rolin, ne reçurent aucun commencement d'exécution.

» Je me trompe cependant, car en 1849, l'honorable M. Rolin fit transporter au Département toutes les pièces comptables du contrôle. Elles encombrèrent bientôt les bureaux et les greniers, et force fut de les renvoyer à la direction au bout de quelques mois.

» Il va sans dire que personne n'avait songé un seul instant à entamer la vérification au deuxième degré, d'un amas aussi considérable de documents.

» 1852.

» En entrant aux affaires, l'honorable M. Van Hoorbêke trouva, d'une part, une direction extérieure d'exploitation affaiblie, incomplète, et, d'autre part, au Département, une direction générale à peine ébauchée et où le contrôle au second degré n'avait pas, et pour cause, été organisé.

» Les arrêtés organiques de 1852 tranchèrent nettement la question du contrôle.

» Ces arrêtés créèrent, sous l'autorité immédiate du Ministre, une direction générale puissante par sa centralisation et qui comporte une direction de contrôle.

» Les directions générales du Département des Finances, qui ont aussi un contrôle, sont organisées sur les mêmes bases.

» En outre, le Ministre fut mis en relation directe avec tous les chefs de service des routes, de la traction, des transports, etc., et même, pour certains cas, avec les chefs immédiats (chefs de station et de section).

» Cette organisation fonctionne encore aujourd'hui.

» 1853 et 1854.

» La question du contrôle a été agitée à plusieurs reprises au sein du premier conseil consultatif.

» 9°. Voir aux pages 174, 176 à 205, 214, 216, 229, 230 à 234, 271, 285, 299 à 303, 305, 330 du Recueil des procès-verbaux.

» Deux propositions surgirent :

» La première, présentée par M. Cools, avait pour objet de faire passer le contrôle dans les attributions du Département des Finances. Elle a été repoussée par neuf voix contre une, celle de l'auteur de la proposition.

» La deuxième proposition formulée également par M. Cools, consistait à créer une direction de contrôle, tout à fait indépendante de la direction générale. C'est bien là ce que l'on propose aujourd'hui.

» Elle a été repoussée dans la troisième sous-commission par trois voix contre une, celle de M. Cools. Les opposants étaient : MM. le baron de Man d'Attenrode, de Brouwer de Hogendorp et Masui.

» Cette proposition n'a pas été reproduite en conseil général.

» Voilà, quant aux précédents.

» Mon opinion personnelle sur cette question n'a jamais varié. Je m'en suis expliqué nettement avec tous les Ministres ; je m'en suis expliqué également au sein du premier conseil consultatif et du comité actuel.

» Cette opinion, la voici, résumée en peu de mots :

» Comme directeur de l'administration, je déclare que sans le contrôle (je prends ce mot dans l'acception qu'il comporte), l'administration deviendra impuissante à surveiller et à diriger le service, ou à élaborer un projet quelconque, attendu que l'appréciation des faits et des résultats lui manquera. Le résultat d'un pareil système serait, en outre, de dégager la responsabilité des chefs de l'administration et d'introduire un germe fécond d'anarchie et de conflits dans un service qui réclame avant tout l'unité et la discipline.

» J'ajouterai que cette opinion a été également celle de tous les hommes qui ont examiné cette question avec attention, de MM. Frère-Orban, Rolin, Van Hoorebeke, Osy, Grenier-Lefebvre, Spitaels, Loos et même de MM. de Brouwer de Hogendorp et de Man d'Attenrode, il y a deux ans à peine.

» Comme directeur de l'administration, je déclare en outre, comme je l'ai fait à toute époque, que je ne fais aucune objection à ce qu'on établisse autant de contrôles superposés qu'on le jugera nécessaire, attendu que si l'administration redoute les entraves, elle n'a rien à craindre des investigations.

» Mais comme membre du comité, j'userai aussi de mon droit d'appréciation et je dirai :

» Une direction générale des chemins de fer, comprenant nécessairement un contrôle, est établie sous l'autorité immédiate du Ministre.

» L'action de ce contrôle est intelligente et puissante puisqu'elle s'appuie sur tous les éléments de science, d'expérience et d'autorité d'une vaste administration dirigeante.

» On propose d'isoler ce contrôle pour le mettre dans les attributions du secrétariat général qui n'a, et n'est pas en position d'avoir ni l'expérience, ni l'autorité du commandement sur l'administration qu'il serait appelé à contrôler.

» Si l'on avait proposé de faire passer le contrôle de la direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes, dans les attributions de la direction générale des ponts et chaussées et des mines ou bien le contrôle de la direction générale des ponts et chaussées et des mines dans les attributions de la direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes, une semblable proposition n'aurait guère eu chance d'être discutée.

» Eh bien, ce que l'on propose est exactement la même chose.

» Que si, revenant à des idées dont le temps et la réflexion ont fait justice, il s'agissait d'organiser un second contrôle qui répéterait les opérations du premier, je combattrais avec énergie cette mesure que je considérerais comme une superfétation coûteuse.

» En résumé, que l'une ou l'autre de ces deux propositions soit présentée par

le comité, comme membre de ce comité je déplorerais, qu'oubliant tous ses précédents, il proposât une mesure qui irait directement à l'encontre des principes de simplification et d'économie qu'il a préconisés en toute occasion.

» Je tiens cependant à ce qu'on ne se méprenne pas sur la signification des considérations que je viens d'avoir l'honneur d'exposer au comité ; je tiens surtout à ce que tout le monde soit bien convaincu que, quelles que soient mon opinion et celle des fonctionnaires de l'administration sur cette question, nous avons trop le sentiment de nos devoirs pour hésiter un seul instant à prêter au chef du Département le concours le plus loyal et le plus empressé dans l'exécution de toute mesure de contrôle qu'il croirait utile de décréter. »

(Signé) MASUI.

M. LE PRÉSIDENT pense que le comité aura remarqué que M. Masui a commencé son rapport en faisant cette déclaration qu'il n'a pas tenu à lui que l'organisation nouvelle ne fût déjà mise en pratique ; que sur sa proposition, le Ministre s'était décidé, en effet, à présenter au Roi un arrêté ayant pour objet la mise à exécution du projet du comité, quand deux membres, (MM. de Man d'Attenrode et de Brouwer de Hogendorp), ont écrit à ce haut fonctionnaire pour l'engager à ne pas soumettre cet arrêté à la sanction royale.

Il semble qu'en commençant ainsi son rapport, M. Masui ait voulu rejeter sur ces deux membres, la responsabilité de la non-exécution du projet d'organisation. Or, cette responsabilité, M. le Président la repousse, car il est résulté, pour lui, des discussions qui ont eu lieu à la station du Nord, qu'il ne pouvait entrer dans les vues de l'administration de mettre en pratique un projet d'organisation qui, d'après les fonctionnaires que M. Masui avait mis en rapport avec les membres du comité, est rempli de doutes et d'équivoques.

M. MASUI fait observer que les membres du comité n'auraient pas dû demander leur avis à ces fonctionnaires qui n'avaient qu'à expliquer et défendre les cadres proposés.

M. LE PRÉSIDENT répond que ces fonctionnaires ont, au contraire, soutenu qu'ils devaient, pour pouvoir remplir leur mission, examiner les dispositions du projet d'organisation, et que même, à plusieurs reprises, quand le sous-comité a voulu restreindre le débat à la justification des cadres, ils ont protesté et menacé de se retirer.

M. le Président ne fait cette observation que pour faire voir que cette responsabilité ne peut lui revenir, car il reste convaincu que cette organisation qui ne renferme rien de nouveau, qui ne contient que des dispositions adoptées ailleurs, est parfaitement exécutable. Il a pu s'assurer encore, par un voyage récent qu'il a fait en Angleterre, de la bonne marche des services aux chemins de fer organisés d'après les mêmes principes.

M. le Président rappelle ensuite qu'en s'occupant des agrésés, M. Masui dit, dans son rapport, que des pièces ont été communiquées à la Chambre d'une manière qu'il s'abstient de qualifier. M. le Président croit que M. Masui n'aurait pas dû se servir de cette expression, en cette circonstance. M. le Président a parlé des agrésés, à la Chambre, lors de la discussion du crédit voté en faveur du personnel subalterne de l'État, non pas dans le but de soulever une discussion qui le sera franchement, mais pour ne pas laisser exclure ces agents, au nombre de trois

cents d'après les tableaux fournis par l'administration, du bénéfice que la Chambre voulait accorder aux employés inférieurs.

M. MASUI répond que les membres du comité n'ont pas le droit de se servir, à la Chambre, des documents que l'administration leur communique confidentiellement.

M. LE PRÉSIDENT réplique que c'est en qualité de membre de la Chambre qu'il fait partie du comité.

M. le Président rappelle aussi que pour expliquer les irrégularités signalées par les membres chargés de l'examen du projet de budget, M. Masui fait valoir que, depuis 1848, les crédits pour traitements ont été considérablement diminués, alors que le trafic a augmenté, au contraire, dans une forte proportion, et qu'ainsi, on a été forcé d'imputer sur les articles salaires, les traitements d'un certain nombre d'agents. M. le Président fait remarquer qu'en revanche, les traitements d'un grand nombre d'agents ont été diminués depuis lors ; que les gardes-convois, par exemple, sont payés aujourd'hui en partie au moyen de primes de régularité ; mais que d'ailleurs cette diminution ne saurait pas justifier ces irrégularités ; qu'il était du devoir du Ministre de faire connaître à la chambre que les crédits du budget devaient être relevés et que ce devoir était d'autant plus grand qu'on a régularisé, il y a deux ans, la position d'un grand nombre d'agents irréguliers.

M. MASUI répond qu'il n'a pas cherché à justifier ces irrégularités, mais qu'il a simplement voulu en indiquer les causes pour faire voir que ce n'est point en modifiant l'organisation du contrôle, qu'on pourrait y mettre obstacle ; que c'est là, en effet, toute la question.

M. LE PRÉSIDENT relève enfin le passage du rapport de M. Masui concernant l'opinion exprimée, en 1852, par un membre de la Chambre, qui prétendait, à cette époque, qu'il était possible de réaliser une économie de 700,000 francs, sur le budget de la locomotion. Il fait connaître que c'est à lui que M. Masui a voulu faire allusion, et soutient qu'il était dans le vrai quand il a exprimé cette opinion ; mais il trouve qu'il était inopportun de la rappeler dans cette discussion au sujet de la question du contrôle à laquelle elle est étrangère et qu'il a traitée pour la première fois à la Chambre, dans son rapport sur le projet de budget de l'exercice 1852.

M. MASUI fait observer qu'il a dû chercher à se rendre compte des motifs qui se sont opposés à ce que les crédits du budget fussent relevés ; qu'il n'en a pas trouvé ailleurs que dans l'impression produite par l'opinion de ceux qui soutenaient que des économies énormes étaient réalisables ; et qu'il était naturel qu'il indiquât cette cause en s'occupant des irrégularités signalées qui ne sont que la conséquence de l'insuffisance des allocations du budget.

M. LE PRÉSIDENT croit que M. Masui a cherché encore autre chose, puisqu'il s'occupe dans son rapport de la situation fâcheuse des services, qu'il attribue à l'imminence d'une réorganisation continuellement différée. Il conteste également l'opinion exprimée, à cet égard, par cet honorable membre.

Abordant ensuite la question du contrôle, M. le Président rappelle que M. Masui, en invoquant l'avis émis, à ce sujet, par l'ancien conseil consultatif a opposé l'opinion qu'il a exprimée alors, à son opinion d'aujourd'hui. Il demande au comité

la permission de faire connaître quelle a toujours été sa manière de voir sur cette partie importante du service des chemins de fer.

M. le Président dit, en substance :

Que dans le rapport qu'il a présenté à la Chambre, sur le projet de budget pour 1852, il a soutenu que le contrôle devait être placé, entre les mains du secrétaire général du Département, en dehors de l'exploitation proprement dite ;

Que, lorsqu'en 1854, l'honorable M. Cools a successivement proposé au conseil consultatif, d'abord de transférer le contrôle des chemins de fer au Département des Finances ; ensuite de superposer un second contrôle au contrôle existant, il s'y est opposé, mais que ce qu'il a rejeté alors n'est pas la même chose que ce qu'il défend aujourd'hui, et qu'il serait inexact de dire, d'après cela, que son opinion actuelle est contraire à celle qu'il a énoncée autrefois ;

Qu'il est vrai qu'il n'a pas fait d'objection au maintien, dans le projet d'organisation admis par le comité, de ce qui existe aujourd'hui ; qu'il a cru pouvoir renoncer à ses idées sur l'établissement d'un contrôle indépendant, par esprit de conciliation et parce qu'il a pensé que l'existence du comité, qui devait participer à l'administration, offrirait une garantie suffisante, sous ce rapport, et parce qu'il a toujours espéré que l'administration aurait montré plus de bon vouloir à se rallier aux améliorations proposées par le comité ;

Qu'il n'est donc pas étonnant qu'il revienne à ses idées premières lorsque le comité est amoindri et que son existence devient douteuse, lorsque l'administration a si mal répondu à ses idées de conciliation.

M. le Président insistant particulièrement sur ce dernier point, déclare qu'il ressort des cadres proposés et des discussions qui ont eu lieu, à ce sujet, dans les réunions tenues à la station du Nord, que l'administration veut maintenir absolument ce qui existe aujourd'hui.

M. MASUI conteste cette assertion ; il soutient que les cadres qu'il a proposés et qui sont son œuvre, sont conçus dans l'esprit de l'organisation du comité. Il ajoute que les fonctionnaires qu'il a mis en rapport avec le sous-comité de l'exploitation n'avaient pas autre chose à faire qu'à expliquer ces cadres. Il regrette qu'on se soit livré, avec eux, à une discussion sur les principes mêmes du projet.

MM. DE LANNOY et NERENBURGER confirment les explications données par M. le Président sur ce qui s'est passé dans les séances du sous-comité de l'exploitation tenues à la station du Nord.

M. DE MAN D'ATTENRODE rappelle, à son tour, ce qui s'est passé au sujet des cadres du personnel depuis que le comité a prié M. Masui de les lui soumettre.

L'honorable membre s'occupe ensuite de la question du contrôle qu'il a discutée à la Chambre dès 1844 et 1845, sous le ministère de M. Dechamps. Il a soutenu alors que le Ministre ne se trouvait pas assez à la tête de son administration ; qu'il pouvait y avoir des inconvénients à ce qu'il fût trop dans la dépendance du directeur général.

Il a combattu, en 1848, le crédit que demandait M. Frère-Orban pour l'institution d'un contrôle au Département. Le motif de son opposition était qu'il n'admettait pas deux contrôles superposés et qu'il voulait que le contrôle unique fût placé entre les mains du secrétaire général.

M. de Man d'Attenrode a pensé, néanmoins, que, du moment où il y avait un

comité chargé de surveiller et de contrôler l'administration, on pouvait adopter d'autres principes et laisser le contrôle entre ses mains. C'est ainsi que dans le conseil consultatif institué à la suite d'une demande d'enquête parlementaire qu'il avait formulée à la Chambre, et dans le comité actuel, il a pu voter pour le maintien du régime existant; mais tout étant changé depuis lors, le comité marchant péniblement et touchant à une dissolution, l'honorable membre, d'accord avec ses collègues chargés de l'examen du budget, croit devoir en revenir à l'idée du contrôle indépendant placé au secrétariat général du Département.

M. de Man d'Attenrode exprime enfin l'opinion que l'insuffisance des crédits des budgets ne peut tenir qu'à cette circonstance que les Ministres, n'ayant pas une action suffisante sur l'administration, n'en connaissent pas les besoins; il ne pourrait pas s'expliquer autrement la présentation des budgets, en déficit, qui tend à surprendre le vote de la Chambre.

M. LE PRÉSIDENT entre dans de nouveaux développements au sujet des motifs qui l'avaient engagé à renoncer à ses idées sur le système de contrôle, et le forcent à y revenir aujourd'hui. Il allègue notamment qu'une place importante dans le projet d'organisation était d'abord réservée au comité, qui devait avoir une action considérable sur l'administration, mais que depuis lors, il en a disparu; que le droit d'inspection qui lui avait été reconnu, lui a été dénié ensuite; enfin que par un ordre du jour, on a interdit aux agents de l'administration de donner, à moins d'autorisation, des renseignements aux membres du comité.

M. MASUI répond que cet ordre du jour est conforme aux vrais principes administratifs.

M. LE PRÉSIDENT fait observer que la proposition que l'on discute n'émane pas seulement de M. de Man d'Attenrode et lui, mais qu'elle a été faite d'accord aussi avec M. Quoilin.

Discutant après cela la possibilité de la mettre en pratique, il invoque de nouveau l'exemple des compagnies exploitant les chemins de fer anglais, qui séparent toutes le contrôle de l'exploitation proprement dite, en le plaçant dans les attributions du secrétaire, l'organe du conseil; et mettent le chef du contrôle en dehors de l'action du directeur général à qui il rend compte cependant, de tous les faits irréguliers présentant quelque gravité.

M. le Président a pu s'assurer que cette organisation des services opère très-bien; que le secrétaire, le directeur général et le chef du contrôle marchent parfaitement d'accord. Il ne voit pas pourquoi elle ne pourrait pas être appliquée en Belgique, pourquoi il y aurait des conflits continuels qui ne se produisent pas dans les compagnies particulières.

M. le Président fait ressortir la grande importance que l'on attache en Angleterre au contrôle des chemins de fer: en dehors du contrôle régulier, dont il vient de parler, des auditeurs nommés par l'assemblée des actionnaires, pour le terme d'un an, sont tenus de vérifier tous les comptes dans le courant de cette année.

Il fait connaître les dispositions de l'acte du Parlement relatif à l'institution de ces auditeurs; elles stipulent que:

« Chaque fois qu'il ne sera pas déterminé par un acte spécial que les auditeurs » seront nommés autrement que par la compagnie, celle-ci nommera dans la première assemblée ordinaire le nombre prescrit d'auditeurs, et que si ce nombre

» n'est pas fixé, il sera nommé deux auditeurs d'après le mode arrêté pour la
» nomination des directeurs. »

« Les directeurs sont tenus de soumettre aux auditeurs tous les comptes périodiques au moins quinze jours avant la réunion ordinaire des actionnaires. »

« Les auditeurs peuvent employer des comptables ou autres personnes pour l'examen des comptes; ils présentent un rapport ou une simple confirmation des comptes à l'assemblée générale. »

« Les livres de la compagnie sont ouverts à tout actionnaire quinze jours avant et un mois après chaque réunion ordinaire. »

« Chaque actionnaire a le droit de prendre copie ou de faire des extraits des livres de la société, pendant cette période; le teneur de livres qui met obstacle à ce droit est passible d'une amende qui n'excède pas 5 livres sterling. »

M. le Président fait connaître aussi que des irrégularités graves ayant eu lieu dans plusieurs compagnies, le Gouvernement, pour y mettre un terme, a soumis au Parlement, en 1850, un projet de bill sur le contrôle des chemins de fer, dont les principales dispositions étaient les suivantes :

SECT. 3. « Les actionnaires de tout chemin de fer dont le capital versé s'élèverait à 100,000 livres auraient le droit de nommer un délégué. »

SECT. 16. « Les délégués auraient, à leur tour, le droit de nommer deux auditeurs pour l'examen des comptes des chemins de fer. »

SECT. 15. « Un troisième auditeur serait nommé par les commissaires chargés de l'examen des comptes de l'État. »

SECT. 18. « A défaut de la nomination d'auditeurs par l'assemblée des délégués, tous les auditeurs pourraient être nommés par les commissaires chargés de l'examen de la comptabilité de l'État. »

SECT. 23. « Cette section entourait la nomination des auditeurs de certaines garanties. Ainsi aucune personne ayant un intérêt quelconque dans un chemin de fer ou attachée à un titre quelconque au service d'un chemin de fer, ne pouvait être appelée à la charge d'auditeur. Cette incompétence s'étendait jusqu'au moindre employé du contrôle. »

SECT. 24. « D'après cette section tout auditeur, secrétaire, officier ou employé quelconque du service de contrôle qui aurait négligé de faire connaître qu'il était, en devenant actionnaire ou autrement, devenu inapte à remplir une fonction au contrôle, devenait passible d'une amende de 50 livres sterling. »

SECT. 35. « Les auditeurs ainsi nommés seraient chargés de vérifier tous les comptes des compagnies. »

SECT. 37. « Cette vérification devait être continue. Les auditeurs devaient avoir le droit d'examiner, en tout temps, les livres, documents, écritures, etc., de la compagnie, et tous les employés devaient être tenus de leur fournir tous les renseignements et explications dont ils pouvaient avoir besoin. Les auditeurs auraient le droit de commander, dans la tenue des écritures, toutes les modifications qu'ils jugeraient utiles pour rendre la situation de la compagnie plus claire et plus correcte. Ils auraient, en outre, le droit de faire affirmer, sous serment, par les employés de la compagnie, la sincérité et l'exactitude des comptes et des écritures, l'emploi des fonds et des objets de consommation, conformément à l'emploi constaté dans les pièces de comptabilité. »

SECT. 38. « D'après cette section, tout employé qui aurait cherché à tromper les » auditeurs par une affirmation ou une déclaration fausse serait puni comme par- » jure ; celui qui refuserait de donner les renseignements demandés serait déclaré » coupable, en Angleterre, de *misdemeanor* et, en Écosse, de crime et d'offense. »

SECT. 41. « Le rapport semestriel des auditeurs devait être transmis semestriel- » lement à chaque actionnaire. »

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que, d'après cela, en Angleterre, il n'y a pas seulement un contrôle tel qu'on le propose pour le chemin de fer de l'État, mais un deuxième contrôle fait par les auditeurs ; et qu'il devait y avoir, en outre, d'après le bill proposé, un troisième contrôle exercé par des auditeurs spéciaux nommés par des délégués des actionnaires et par les commissaires chargés de l'examen des comptes de l'État.

Il ne veut pas dire qu'il soit nécessaire d'adopter ce triple contrôle pour le chemin de fer de l'État ; il n'admet pas les contrôles superposés, car il croit qu'un seul suffit ; mais il demande qu'il soit placé dans les attributions du secrétaire général du Département.

M. SPITAELS a écouté attentivement tout ce qui a été dit sur la question importante que le comité discute ; il désire lui rendre compte de ses impressions.

Il y a d'abord, dans le rapport de M. Masui, une opinion qu'il ne peut pas admettre : c'est que la pensée d'arriver à une réduction du nombre des employés du chemin de fer devrait être considérée comme une chimère.

M. Spitaels croit que le grand nombre d'employés qu'exige le service du chemin de fer tient au système de comptabilité adopté par l'administration. Il est persuadé que, sans être le plus clair, il est beaucoup trop compliqué. L'honorable membre en trouve la preuve dans le nombre des modèles d'imprimés que l'administration emploie. Ce nombre est de sept cent trente-six. Il doute qu'il y ait une autre administration qui ait recours à une pareille collection d'imprimés pour justifier ses opérations.

Il est convaincu que si l'on adoptait une comptabilité plus simple, on pourrait diminuer le travail et, par conséquent, réduire le personnel.

M. Spitaels a entendu que M. Masui disait, dans son rapport, que deux Ministres avaient eu la pensée d'instituer des contrôles au Département, mais que leurs projets n'avaient pas été mis à exécution.

L'honorable membre ignore jusqu'à quel point ce double contrôle eût été efficace ; il croit cependant devoir présenter, à cet égard, une observation : c'est que l'administration des chemins de fer vivant au moyen d'un budget, la vérification doit être nécessairement complexe ; qu'il doit y avoir d'abord la vérification des faits, par l'intervention des fonctionnaires chargés des dépenses et dont il serait difficile de supprimer le contrôle à l'administration même ; qu'il doit y avoir ensuite la vérification de la régularité des dépenses, les moyens de s'assurer que les crédits ne sont pas dépassés, constituant un contrôle à placer auprès du Ministre.

L'honorable membre entre, à cet égard, dans quelques détails. Il insiste sur la nécessité que le Ministre soit bien informé de tous les faits de dépense, ce qui ne lui semble pas avoir lieu aujourd'hui.

M. MASUI demande comment le comité pourrait admettre que les Ministres ne

connussent pas exactement tout ce qui se passe dans leur Département ; comment il serait possible que des hommes sérieux ne se fissent pas renseigner ; comment ils se laisseraient induire en erreur ?

M. SPITAELS répond que M. Van Hoorebeke, interpellé dans la commission du Sénat au sujet du budget du Département des Travaux Publics pour 1855, déclara qu'il était dressé en vue des augmentations probables du trafic et du prix des matières premières, et que, cependant, ce même budget se trouve en déficit de 1,800,000 francs.

M. MASUI réplique qu'à cet égard M. Van Hoorebeke a fait ce raisonnement que, s'il demandait des crédits basés sur des prix élevés, il pourrait arriver que, la paix se faisant, son budget fût trop fort, et a préféré, dans cette incertitude, présenter un budget réduit.

L'honorable membre déclare d'ailleurs ne pas pouvoir rendre compte des considérations qui engagent les Ministres à limiter leurs budgets, mais pouvoir affirmer qu'ils sont parfaitement au courant des besoins des services du département.

Il peut donner également l'assurance que les Ministres sont constamment tenus au courant de la situation exacte des crédits ; qu'à l'appui de la plus faible dépense, on indique toujours le montant du crédit sur lequel on propose de l'imputer, la partie absorbée par des dépenses autorisées, et par suite le restant disponible.

M. Masui prie encore les membres du comité de ne pas perdre de vue que dans l'état actuel des choses, toutes les dépenses sont vérifiées, au secrétariat général ; que ce que l'on demande donc pour faire cesser les irrégularités signalées, existe déjà.

M. Masui compare ensuite l'administration des Finances à celle du chemin de fer et explique comment, dans son opinion, un contrôle des recettes au secrétariat de ce Département est utile, alors qu'il ne le serait pas pour le chemin de fer, au secrétariat général du Département des Travaux Publics.

Il fait remarquer que M. le Président, en invoquant l'exemple des chemins de fer anglais, oublie que le secrétaire, qui a le contrôle dans ses attributions, est en quelque sorte l'âme de la Compagnie, tandis que le secrétaire général du Département auquel il le compare est complètement étranger au service du chemin de fer, à ses besoins et à ses exigences.

M. LE PRÉSIDENT répond que le Ministre actuel se plaint de son isolement ; que tous les Ministres des Travaux Publics se sont plaints qu'ils ne savaient pas ce qui se passait dans leur Département ; que M. Frère-Orban, entre autres, affirme que le Ministre n'est informé des faits que quand ils sont accomplis.

M. le Président insiste encore sur l'impossibilité que le contrôle, qui n'a pour attributions que l'examen sérieux de tous les faits de dépense et de recette et la statistique, que ce contrôle, placé au secrétariat général, puisse donner lieu à des difficultés.

M. QUOILIN voudrait donner quelques explications sur ce qui se passe, en fait de contrôle, au Département des Finances que M. Masui a cité tout à l'heure ; mais plusieurs membres ayant déjà quitté la réunion, et le comité ne pouvant donc pas prendre une décision aujourd'hui, il propose de renvoyer la suite de la

discussion à une prochaine séance ; il donnera alors des renseignements complets.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 3 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 119.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 11 janvier 1856.

Ordre du jour : *Suite de l'examen des modifications à apporter au projet d'organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.*

La séance est ouverte à 11 heures du matin, sous la présidence de M. de Brouwer de Hogendorp, vice-président.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, DOLEZ, MASUI, NERENBURGER, QUOILIN, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire.*

Il est donné lecture du procès-verbal de la séance précédente, qui est approuvé après une rectification demandée par M. Masui.

M. MASUI désire faire une observation au sujet de la rédaction des procès-verbaux.

Il démontre les inconvénients qu'il peut y avoir à les faire d'une manière aussi développée. Il voudrait qu'on en revînt au règlement, qui stipule que ceux des séances des sous-comités ne feront que rendre compte des décisions.

M. SPITAEELS répond que le comité n'ayant pas le caractère d'un conseil d'administration, mais étant simplement consultatif, il est indispensable que le Ministre sache les motifs qui le guident dans les avis qu'il émet ; et qu'à cet effet, les procès-verbaux de ses séances rendent un compte détaillé des délibérations, surtout dans la position où il se trouve aujourd'hui.

M. DE MAN D'ATTENRODE est de la même opinion. Il préférerait un comité d'exécution agissant davantage et parlant moins ; mais ce n'est point de la faute de ses membres s'il en est autrement, si, au conseil supérieur d'administration proposé

par la commission d'enquête, on a substitué un comité consultatif. Il demande que l'on continue à rédiger les procès-verbeaux comme on l'a fait jusqu'ici.

M. NERENBURGER croit que M. Masui a raison, en principe ; mais que dans la position exceptionnelle où le comité, menacé de dissolution, se trouve placé, il est indispensable que l'on continue à rédiger les procès-verbaux d'une manière aussi détaillée.

M. LE PRÉSIDENT fera une seule observation : c'est que cette manière de rendre compte des débats a été suivie par l'ancien conseil consultatif, quoiqu'il n'eût pas, pour le faire, les mêmes motifs que le comité actuel.

M. MASUI reconnaît la justesse des observations présentées par M. Nerenburger. Il n'insiste donc pas, quant à présent, sur ce point qu'il a signalé à l'attention du comité, dans l'intérêt même de ses travaux.

Cet incident est clos.

Le comité aborde son ordre du jour.

M. QUOILIN donne quelques explications sur la comptabilité telle qu'elle est établie au Département des Finances que l'on a souvent citée dans le sein du comité et notamment encore dans la dernière séance.

Il fait connaître en substance :

Que, avant 1830, il y avait un contrôle des recettes, institué dans chaque province ; que ce contrôle était exercé par des fonctionnaires supérieurs, ayant rang d'inspecteur en chef, assistés d'un certain nombre de commis, variant d'après l'importance des provinces et allant, dans certains cas, jusqu'à huit ;

Que, en 1836, l'administration, dans le but de réaliser une économie, a décidé que ce contrôle serait centralisé et a créé, à cet effet, un bureau de contrôle au Département ;

Que ce contrôle central, qui fonctionne encore aujourd'hui, se fait par douze employés, est dirigé par un chef de bureau et coûte annuellement 21,800 francs ;

Que tous les ans, vers le mois de mars, les receveurs adressent leur gestion de l'année précédente, avec tous les documents utilisés dans le courant de cette année, à ce bureau qui, en général, ne les vérifie que deux ou trois ans après et a actuellement un arriéré de 900 gestions, dont plusieurs remontent à trois et quatre ans.

M. Quoilin ne cite ce fait que pour montrer qu'il n'est pas important que cette vérification ait lieu immédiatement. Il ajoute :

Que depuis 1842, il y a un autre contrôle que l'on appelle bureau de statistique générale, qui ressortit actuellement au secrétariat général, mais se trouvait placé précédemment dans les attributions de la direction générale des contributions directes, douanes et accises ;

Que les receveurs dans les provinces transmettent des bulletins de leurs recettes à ce bureau, qui les contrôle avec les quantités déclarées et informe immédiatement des fausses applications de tarif, des erreurs et de tous les faits irréguliers, le secrétaire général qui, à son tour, en instruit immédiatement le directeur général.

M. Quoilin déclare que depuis sept ou huit ans qu'il est secrétaire général du Département des finances, cette manière de procéder n'a pas donné lieu à la moindre difficulté. Il fait remarquer que le travail de ce bureau de statistique, composé de quatre employés seulement, permet au Département de faire les publications de

statistique commerciale que l'on trouve au *Moniteur* tous les quinze jours ou tous les mois selon la nature des marchandises.

M. Quoilin, s'occupant ensuite plus spécialement de l'objet en discussion, rappelle que M. Masui a terminé le rapport qu'il a présenté dans la séance précédente par cette déclaration que si l'on enlevait à l'exploitation la vérification des opérations des bureaux de recettes, il ne répondrait pas de la bonne marche du service.

L'honorable membre la signale à la sérieuse attention du comité qui, dans son opinion, doit s'abstenir de proposer une mesure aussi formellement condamnée par le chef de l'administration. Il lui semble qu'en présence de cette déclaration de M. Masui, le comité doit se borner à faire connaître au Ministre qu'il est d'avis que cette mesure est utile, mais qu'il lui en abandonne l'appréciation, en lui laissant la responsabilité tout entière de la décision qu'il croira devoir prendre.

Quant à lui, quoique convaincu que la marche du service ne souffrirait aucunement de la séparation proposée, si les chefs de l'administration s'entendaient pour se communiquer les résultats de la vérification, il s'abstiendra, si le comité se décide à la soumettre au vote.

M. SPITAELS remercie M. Quoilin des détails fort intéressants qu'il vient de donner sur les contrôles institués au Département des Finances; ils confirment l'opinion qu'il s'était formée du contrôle à établir pour le chemin de fer, au secrétariat général du Département des Travaux Publics.

Selon M. Spitaels, on ne peut pas enlever à la direction générale le contrôle des actes de ses agents; mais indépendamment de ce contrôle établi dans le sein de l'administration même, il en faut un autre donnant au Ministre le moyen d'être toujours facilement informé de la situation des crédits, de s'assurer que les allocations du budget ne sont pas dépassées, que des transferts non autorisés n'ont pas lieu.

M. Spitaels invoque, à l'appui de sa manière de voir, le mode de contrôle de la Société Générale qui a de grands intérêts dans plusieurs établissements industriels qu'elle patronne. Il fait connaître notamment :

Que le directeur, placé à la tête de chacun de ces établissements, a la main haute sur son administration, est responsable de ses opérations, et a, par conséquent, par devers lui, des moyens de contrôle;

Qu'à la Société Générale, il existe un bureau de vérification, composé d'un chef et de quatre employés, qui vérifie les pièces comptables de ces établissements et examine si les dépenses se font conformément aux budgets mensuels ou trimestriels approuvés à l'avance;

Que ce contrôle auquel les directeurs adressent toutes les pièces de dépense a cet avantage que la Société Générale est ainsi informée des prix payés pour des objets de même espèce par les divers établissements et est à même de les instruire immédiatement des faits qui peuvent les intéresser, sous ce rapport.

M. Spitaels comprend un contrôle organisé dans cet ordre d'idées au Département des Travaux Publics, contrôle qui, ne comportant qu'un personnel peu nombreux, aurait pour mission spéciale de tenir le Ministre au courant de la situation des crédits et d'appeler son attention sur tous les faits irréguliers; mais il

répète que ce contrôle au Département n'en impliquerait pas moins l'existence d'un contrôle à la direction générale qui, dans son opinion, ne saurait pas s'en passer.

M. Spitaels explique la manière dont le contrôle s'opère dans les compagnies concessionnaires exploitant des chemins de fer en Belgique : le directeur de l'administration possède des moyens de vérification et de contrôle, mais il y a, en outre, des vérificateurs attachés à la comptabilité. Ces vérificateurs rendent compte de leurs opérations directement au conseil d'administration, sans l'intervention du directeur.

L'honorable membre croit que cette mesure est utile parce qu'il peut arriver que le directeur ne soit pas exactement renseigné, dans certains cas, par ses subordonnés.

Il bornera là, quant à présent, les observations qu'il avait à présenter.

M. MASOI croit que l'on pourrait dire qu'il y a autant d'opinions sur la question du contrôle, qu'il y a de personnes. Il croit avoir remarqué que tous les membres du comité n'attribuent pas à ce mot la même signification. Il tient donc à faire connaître ce qu'il entend par vérification, ce qu'il entend par contrôle et, à cet effet, il ne connaît pas de meilleur moyen que d'exposer de quelle manière ces opérations s'effectuent au chemin de fer, tant en ce qui concerne les recettes que les dépenses.

L'honorable membre commençant par les recettes et prenant pour exemple le service des marchandises, explique longuement les opérations de la sixième direction et met sous les yeux des membres du comité, la série des documents qu'elles comportent.

Il résulte des explications qu'il donne :

Que les chefs de station envoient, chaque jour, à la direction, les souches de toutes les feuilles de route délivrées dans la journée, accompagnées d'un état récapitulatif, par destination ;

Que la direction examine et vérifie ces souches ; s'assure, notamment, que le tarif a été bien appliqué, que la taxe correspond au poids, etc. ;

Que les chefs de station adressent également chaque jour, à la direction, les feuilles de route des marchandises à l'arrivée ;

Que la direction contrôle ces feuilles de route provenant des stations d'arrivée avec les souches envoyées par les stations de départ ; et constate ainsi les sommes encaissées, chaque jour, par chacune des stations, tant pour les marchandises au départ que pour celles à l'arrivée.

M. Masui fait observer que le contrôle des recettes des voyageurs et des bagages se fait de la même manière, et ajoute :

Que les chefs de station adressent, en outre, chaque jour, à la direction, les récépissés des versements qu'ils ont opérés ;

Que la direction dresse ainsi, par station, l'état des recettes effectuées et des versements opérés qu'il envoie au secrétariat général qui le transmet au Département des Finances.

M. Masui montre aux membres du comité un état constatant que le 15 novembre dernier, l'administration a obtenu du Département des Finances le *quitus* pour toutes ses opérations jusqu'au mois d'août. Il croit pouvoir dire qu'aucune autre administration n'atteint un pareil résultat.

Il prie le comité de bien examiner les diverses pièces qu'il met sous ses yeux, de suivre toutes ces opérations et de vouloir dire quelles sont celles qu'on pourrait supprimer ou se dispenser de faire.

Passant aux dépenses, M. Masui suit toutes les opérations que comporte l'exécution d'un marché, depuis l'adjudication jusqu'à la réception et la liquidation.

Il passe en revue :

Les opérations de la commission de réception; la vérification que font les bureaux des directions compétentes qui s'assurent que la réception est faite conformément aux conditions du cahier des charges, le certifient et dressent les certificats de payement;

Les opérations du bureau de comptabilité où chaque article du budget a un registre spécial renseignant toutes les dépenses, qui s'assure de la régularité des dépenses et transmet les pièces au secrétariat général chargé de l'envoi en liquidation après vérification sur pièces originales.

M. Masui montre notamment que depuis la proposition soumise au Ministre pour chaque marché (proposition qui est toujours accompagnée de la situation du crédit qui doit supporter la dépense), jusqu'à la liquidation, toutes les pièces sont communiquées au secrétariat général.

Il constate de nouveau que le secrétariat, en ce qui concerne les dépenses, a tous les éléments de vérification et de contrôle possibles et que ce que les membres chargés de l'examen du budget proposent, existe déjà.

Il est persuadé que les membres du comité admettront, d'ailleurs, qu'aucune des opérations qu'il vient d'indiquer qui se font à la direction générale, ne pourrait être supprimée ou transférée ailleurs.

M. LE PRÉSIDENT entre dans quelques considérations pour démontrer que la bonne marche du service d'exploitation n'est nullement intéressée à ce que la direction générale conserve le contrôle des recettes dont les opérations se bornent à l'examen de la bonne application des taxes, au contrôle des sommes perçues et versées.

Il demande à M. Masui quelle influence pourrait avoir sur l'exploitation proprement dite ce fait que la sixième direction de l'organisation actuelle, au lieu de faire partie de la direction générale, relèverait directement du Ministre.

M. MASUI répond qu'il ne pourrait admettre un système qui consisterait à enlever au chef de l'administration le moyen de contrôler les actes de ses subordonnés.

M. SPITAEELS n'est pas d'accord non plus avec M. le Président, sur cette question.

M. Spitaels veut que le directeur général ait un contrôle parce qu'il veut qu'il signe les pièces de comptabilité. Il fait remarquer que c'est là la garantie du Ministre, pour le chemin de fer, comme la signature du directeur est la garantie du conseil d'administration d'une exploitation particulière.

En dehors de ce contrôle, M. Spitaels en conçoit un autre relevant du Ministre même, ne faisant pas la même chose que le premier, mais se bornant, au contraire, à un examen sommaire fait surtout au point de vue de la régularité.

M. LE PRÉSIDENT remarque que dans toute cette discussion on ne parle, pour ainsi dire, que du contrôle alors que la proposition des membres chargés de

l'examen du budget ne tend pas seulement à faire ressortir au secrétariat général du Département, le contrôle des recettes mais aussi toute la comptabilité qu'il ne faut pas en séparer. Si l'on maintenait la comptabilité des recettes et des matières à la direction générale, M. le Président serait d'accord avec MM. Masui et Spitaels pour reconnaître qu'il faudrait aussi lui laisser le contrôle ; mais dans son opinion, il faut en distraire l'un et l'autre.

Il fait observer que dans ce système, les chefs de station continueraient à être placés sous les ordres du directeur général, mais qu'ils seraient comptables envers le chef du contrôle.

M. DE LANNON comprend très-bien le système défendu par MM. Spitaels et Masui, mais il ne se rend pas aussi bien compte de celui proposé par M. le Président. Il croit d'ailleurs que tous les membres n'attachent pas le même sens aux mots contrôle et vérification des recettes : il demande qu'on les définisse exactement.

M. MASUI répond que la *vérification* des recettes consiste à s'assurer si l'application des tarifs a été bien faite, si les opérations matérielles qu'elle comporte sont exactes ; que le *contrôle* des recettes réside dans la comparaison des souches de feuilles de route du transport des marchandises, par exemple, envoyées par les bureaux de départ et des feuilles de route mêmes renvoyées par les bureaux de destination, dans la comparaison des recettes effectuées par les stations, constatées par les relevés des feuilles de route et les coupons délivrés et des versements opérés constatés par les récépissés.

Une longue discussion continue tant sur le contrôle des recettes que sur celui des dépenses.

Plusieurs membres, notamment MM. le Président, de Man d'Attenrode et Spitaels émettent l'opinion que le contrôle des dépenses au secrétariat général doit être insuffisant.

Ils s'appuient sur ce fait que plusieurs anciens Ministres des Travaux Publics déclarent que le chef de ce Département ne sait que tardivement ce qui se passe au chemin de fer.

M. MASUI combat cette assertion. Il peut affirmer, dit-il, que tous les Ministres ont toujours été au courant de tous les détails du service du chemin de fer, qu'ils ont toujours approuvé, en parfaite connaissance de la situation des crédits, et, préalablement à leur mise à exécution, toutes les propositions de dépense si faible que fût leur importance. Il ne comprendrait pas qu'il en fût autrement.

Il lui semble, d'après les documents qu'il vient de communiquer, que les membres du comité doivent admettre que le secrétariat général reçoit tous les éléments d'appréciation nécessaires pour instruire constamment le Ministre de tous les faits de dépense.

M. Masui, revenant à la question du contrôle des recettes, s'attache à faire ressortir la différence qu'il y a entre ce contrôle au chemin de fer, qui se fait jour par jour, sur les feuilles de route originales, et celui du Département des Finances qui reçoit à la fois la gestion d'une année entière des receveurs et les vérifie seulement deux ou trois ans après, et, sans doute, d'une manière sommaire, sans les rôles des contribuables.

M. QUOILIN répond que M. Masui se trompe s'il croit que la vérification au Département des Finances se fait d'une manière sommaire. Cette vérification a

lieu sur les déclarations mêmes que les receveurs doivent joindre à leurs registres, ainsi que tous les documents qu'ils ont utilisés dans le courant de l'année.

M. Quoilin confirme ensuite ce que M. Spitaels a dit concernant cette circonstance que souvent les crédits du budget des Travaux Publics étaient dépassés à l'insu du Ministre.

M. Quoilin ajoute qu'il est arrivé au Département des Finances, sous le ministère de M. Frère-Orban, que l'on dépensât au delà des allocations du budget, et que, pour empêcher de pareils faits de se reproduire, on a recours depuis lors à une mesure qui a produit d'excellents résultats : on rend les directeurs personnellement responsables des dépenses qui excéderaient les crédits alloués à leurs services.

Le Ministre des Finances a porté les bons effets de cette mesure à la connaissance des autres Départements en les engageant à l'adopter également.

M. Quoilin forcé de quitter la séance, renouvelle cette déclaration qu'en présence d'une opinion aussi formelle que celle exprimée par M. Masui, qui a dit que l'administration serait entravée dans sa marche si on lui enlevait ses moyens de contrôle, il croirait devoir s'abstenir si la question était mise aux voix, et il désire qu'il en soit fait mention au procès-verbal si le comité prend aujourd'hui une résolution à ce sujet.

M. SPITAELS entre dans de nouvelles considérations tendantes à démontrer les inconvénients de cette combinaison, qui consisterait à enlever à une administration ses moyens de contrôle sur ses agents.

M. LE PRÉSIDENT comprendrait la manière de voir de M. Spitaels s'il s'agissait d'enlever le service des recettes au Département des Travaux Publics, pour le transférer au Département des Finances, par exemple. Il combattrait également ce système qui ferait relever les chefs de station de deux Ministres différents, mais il ne se rend pas compte des objections que soulève la proposition soumise à l'examen du comité qui maintient ces agents sous l'autorité d'un seul Ministre.

Il fait observer de nouveau que ce système fonctionne, sans le moindre inconvénient, à tous les chemins de fer anglais où le secrétaire de l'administration a le contrôle dans ses attributions, tandis que le *General Manager* dirige l'exploitation proprement dite.

M. MASUI répond que le secrétaire de ces compagnies est le véritable directeur général de l'exploitation et que le *General Manager* s'occupe spécialement du service des convois ; qu'en réalité il y a donc un chef unique pour l'ensemble de l'administration.

M. LE PRÉSIDENT réplique que l'opinion que M. Masui vient d'exprimer sur les attributions du secrétaire des compagnies anglaises et du *General Manager* est inexacte.

M. DOLEZ n'a pas assisté à la discussion de la question dont le comité s'occupe. Il n'a donc pas pu se former une opinion à cet égard. Cependant il lui semble que l'un des deux systèmes, celui que défend M. Spitaels, présente deux garanties : le contrôle de l'administration et celui du secrétariat général ; tandis que celui de M. le président n'en offrirait qu'une seule. Il est donc porté à préférer le premier. Il incline à croire qu'il faut laisser à la direction générale les moyens de contrôle qu'elle a aujourd'hui, et organiser d'une manière convenable celui du Département si, comme on le dit, il est insuffisant.

M. MASUI ne croit pas que la proposition des membres chargés de l'examen du budget ait simplement pour but d'organiser le service du contrôle d'une autre manière. Il est persuadé que dans la pensée de M. le président, elle doit avoir une autre portée : celle de diviser l'administration en deux branches, sous l'autorité de deux chefs différents.

M. DE MAN D'ATTENRODE pense, s'il a bien compris les observations de M. le Président, que la proposition a pour but de faire aboutir les services au chef du Département, par deux intermédiaires au lieu d'un seul, tandis que d'après le projet d'organisation, tous les services indistinctement, aboutiraient à un directeur général qui, en réalité, serait le ministre non responsable des chemins de fer.

M. LE PRÉSIDENT déclare que M. de Man d'Attenrode a parfaitement bien rendu sa pensée.

M. MASUI fait ressortir ce qu'il y aurait de singulier dans ce fait que le comité, après avoir voulu modifier l'organisation actuelle (qui met une douzaine de fonctionnaires au moins, en rapport direct avec le Ministre), pour donner une plus grande action au directeur général, en concentrant tout le service dans ses mains, reviendrait maintenant sur ses pas, et partagerait l'administration en deux branches.

M. NERENBURGER pense que la discussion est assez avancée pour que le comité puisse se prononcer sur les deux systèmes qui lui semblent résulter du débat : l'un, celui de M. de Brouwer de Hogendorp, qui a pour objet le transfert du contrôle et de la comptabilité au secrétariat général du Département; l'autre, celui préconisé par M. Spitaels, qui maintient à la direction générale les moyens de vérification et de contrôle existants et complète le contrôle du secrétariat général.

Une discussion s'engage sur la position de la question.

On décide qu'on résoudra d'abord la question suivante :

« *Les moyens de vérification et de contrôle existants seront-ils maintenus à la direction générale ?* »

Et, à la demande de M. de Man d'Attenrode, qu'on procédera au vote, par division.

En conséquence, M. le Président met cette question aux voix, sans les mots : *et de contrôle.*

Elle est résolue affirmativement par les six membres qui prennent part au vote. Ce sont : MM. de Lannoy, de Man d'Attenrode, Dolez, Masui, Nerenburger et Spitaels.

M. de Brouwer de Hogendorp s'est abstenu.

M. LE PRÉSIDENT met ensuite aux voix les mots : *et de contrôle.*

Ils sont admis à l'unanimité des cinq membres qui prennent part au vote. Ce sont : MM. de Lannoy, Dolez, Masui, Nerenburger et Spitaels.

MM. de Brouwer de Hogendorp et de Man d'Attenrode se sont abstenus.

Sur la proposition de M. Dolez, et avec l'assentiment du comité, M. le Président met aux voix une seconde question, conçue comme il suit :

« *Appellera-t-on l'attention du Ministre sur l'utilité d'établir, en outre, au Département, un contrôle en dehors de la direction générale ?* »

Elle est résolue affirmativement, à l'unanimité des cinq membres qui prennent part au vote; deux membres se sont abstenus.

Ont pris part au vote :

MM. de Lannoy, de Man d'Attenrode, Dolez, Nerenburger et Spitaels.

Se sont abstenus : MM. de Brouwer de Hogendorp et Masui.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que, d'après ces résolutions, le projet d'organisation reste maintenu tel que le comité l'a transmis à M. le Ministre, le 11 septembre dernier, et qu'il peut être donné suite au projet d'arrêté que ce haut fonctionnaire se proposait de soumettre à la sanction royale. Il croit cependant qu'il serait utile que le comité examinât ce projet et s'assurât qu'il est bien conforme à ses idées, à raison de cette circonstance que les membres qui ont assisté aux réunions tenues à la station du Nord ont pu constater que les fonctionnaires de l'administration, délégués par M. Masui pour la discussion des cadres, ne comprennent pas l'organisation proposée par le comité.

Il est décidé qu'en faisant part à M. le Ministre des résolutions que le comité vient de prendre, M. le Président lui demandera s'il ne verrait aucun inconvénient à ce que ce projet d'arrêté fût communiqué au comité.

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 120.

SOUS-COMITÉ DE L'EXPLOITATION.

Procès-verbal de la séance du 14 janvier 1856.

Ordre du jour : *Examen du projet de budget rectifié, pour l'exercice 1856, de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.*

La séance est ouverte à midi un quart, sous la présidence de M. de Man d'Attenrode.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, SPITAEELS et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

Le sous-comité aborde son ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT donne la parole à M. de Brouwer de Hogendorp.

M. DE BROUWER DE HOGENDORP lit le rapport de la commission chargée par le sous-comité de l'examen du projet de budget rectifié pour l'exercice 1856.

Ce rapport est conçu comme il suit :

« MESSIEURS ,

» M. le Ministre des Travaux Publics vous a renvoyé, pour examen et avis, le projet de budget rectifié pour l'exercice 1856.

» Aucune suite n'ayant pu, jusqu'ici, être donnée à votre projet d'organisation, le mécanisme administratif qui sert de base au projet de budget a dû continuer à être celui créé par l'arrêté royal du 1^{er} mars 1852.

» Ce mécanisme est compliqué et ne permet pas de tracer une ligne de démarcation bien marquée entre les différents services dont l'exploitation des chemins de fer se compose ; aussi, est-il, dans bien des cas, presque impossible de dire si tel fonctionnaire doit, par ses attributions, être rangé au nombre des employés de l'administration centrale ou bien parmi ceux des services d'exécution.

» Cette incertitude, qui se produit à chaque pas que l'on fait dans l'examen de l'état du personnel, donne lieu aux inconvénients les plus sérieux.

» Il importe, dans l'intérêt d'une bonne comptabilité et du contrôle des Chambres, que le budget spécialise les crédits par service. L'ouverture de crédits particuliers à chaque service, transformant celui-ci en quelque sorte en un être distinct, faisant à chaque besoin sa part légitime, est le seul procédé par lequel il soit possible de garantir le bon emploi des finances et de protéger chaque intérêt contre l'arbitraire de ceux auxquels le soin des dépenses est confié.

» C'est pour répondre à cette nécessité, que les Chambres ont décidé, en 1853, qu'il serait ouvert dorénavant, dans des articles spéciaux, des crédits particuliers à chaque branche de l'exploitation des chemins de fer.

» La résolution des Chambres n'a pas eu l'effet qu'on était en droit d'en attendre : l'examen auquel votre sous-comité s'est livré lui a fait découvrir de nombreux transferts de crédits, tantôt d'un service au profit d'un autre service, tantôt d'une certaine catégorie d'agents au profit d'une autre catégorie ; souvent aussi, en ce qui concerne les matières, votre sous-comité a-t-il remarqué qu'elles ne sont pas toujours consommées au profit du service pour lequel elles ont été demandées.

» Trois causes ont entraîné l'administration dans la voie irrégulière qu'elle suit à cet égard ; c'est d'une part, la confusion qui naît des équivoques auxquelles les attributions des différents services et des divers agents, mal définies dans l'organisation de 1852, donnent lieu ; c'est d'autre part, l'insuffisance des crédits alloués au budget pour certains services et enfin l'imputation sur les crédits alloués pour salaires, de certains traitements ; imputation autorisé par des arrêtés pris sous des ministères précédents.

» Votre sous-comité s'est livré à une investigation pénible ; il a dépouillé les nombreux états de traitements et de salaires qui lui ont été remis par l'administration ; il a essayé de placer chaque agent dans le service et de le ranger dans la catégorie auxquels il appartient réellement ; il a cherché à rattacher à chaque

service les dépenses qui lui sont propres ; mais il n'a pas assez de confiance dans son travail, qui devait être complété par une enquête dans les divers bureaux, stations et ateliers, pour oser en faire la base d'une évaluation des besoins des divers services.

» Dans cet état de choses, la comité peut-il discuter convenablement le projet de budget, fixer le chiffre des crédits à demander à la Législature ? nous ne le pensons pas. Si le devoir du comité est de réclamer pour les différentes branches de l'administration des chemins de fer les crédits nécessaires, il est indispensable qu'il ait tous les éléments pour en faire une évaluation aussi rigoureuse que possible ; le comité, pour répondre à la confiance du Ministre, ne peut lui présenter que des projets de dépense, dont il puisse garantir la sincérité, pour chaque service. Or, c'est un résultat que votre commission n'a pu atteindre malgré tous ses efforts, malgré tout le temps qu'elle y a consacré.

» *Le Rapporteur,*

» DE BROUWER DE HOGENDORP. »

M. de Brouwer de Hogendorp donne ensuite quelques explications sur la nature des difficultés que la commission a rencontrées dans l'examen du projet de budget.

M. MASUI ne s'oppose pas à l'adoption des conclusions du rapport dont M. de Brouwer de Hogendorp vient de donner lecture. Il regrette cependant que la commission, après avoir obtenu les renseignements les plus minutieux et les plus complets, n'ait pas cru devoir terminer l'examen du budget. Il conteste, ainsi qu'il l'a déjà fait dans des séances antérieures, que les faits cités par M. de Brouwer de Hogendorp, et qui, pour la plupart, sont basés sur des décisions ministérielles, puissent être considérés comme irréguliers.

A la suite d'une longue discussion, à laquelle tous les membres prennent part, le sous-comité adopte la résolution suivante :

« *En présence des difficultés signalées dans le rapport de M. de Brouwer de Hogendorp et d'une réorganisation prochaine, le sous-comité se trouve dans l'impossibilité de rédiger un projet de budget basé sur des éléments certains ; mais il croit devoir insister pour que les chiffres du budget, à dresser par l'administration, représentent les besoins réels du service et puissent dispenser de demander des crédits supplémentaires.* »

L'ordre du jour est épuisé.

La séance est levée à 4 heures $\frac{1}{2}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 121.

COMITÉ.

Procès-verbal de la séance du 14 janvier 1856.

Ordre du jour : *Approbation du procès-verbal de la séance précédente.*

La séance est ouverte à 4 heures $\frac{1}{2}$ de relevée, sous la présidence de M. de Brouwer de Hoogendorp, vice-président.

Sont présents : MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE LANNOY, DE MAN D'ATTENRODE, MASUI, NERENBURGER, SPITAEELS, et VANDERSWEEP, *secrétaire*.

Le procès-verbal de la séance du 11 janvier est lu et approuvé.

La séance est levée à 2 heures $\frac{1}{4}$.

Le Secrétaire,

VANDERSWEEP.

Le Président,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

N° 122.

COMITÉ.

Le comité s'est réuni le 25 février 1856; l'ordre du jour de la séance était :

*Lecture des procès-verbaux à approuver ;
Remise des dossiers communiqués au comité.*

Le comité a approuvé dans cette séance :

- 1°. Le procès-verbal de la séance du 19 décembre 1855 du sous-comité des travaux et constructions ;
- 2°. Les procès-verbaux des séances des 17 août, 4, 6, 7 et 19 décembre 1855, et du 14 janvier 1856 du sous-comité de l'exploitation ;
- 3°. Le procès-verbal de la séance du 13 juillet 1855 du sous-comité du contentieux ;
- 4°. Le procès-verbal de la séance du 14 janvier 1856 du comité.

Le comité et les sous-comités ne se sont plus réunis après le 25 février 1856.

FIN.

TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES.

ABRÉVIATIONS.

- A.** *signifie* : Ajournement de l'examen ou de la discussion à une séance ultérieure.
C. — Communication pour examen et avis.
D. — Discussion.
NR. — Nomination d'un rapporteur.
P. — Propositions.
PC. — Projet d'organisation adopté par le conseil consultatif.
PD. — Projet définitif d'organisation adopté par le comité consultatif.
R. — Rapport.
V. — Voir.
-

A

- Achèvement du railway de l'État.** — Dépenses à faire, 285. — V. *Répartition des crédits ; Personnel.*
- Admission des wagons des particuliers.** — Mesure recommandée à l'appréciation de l'administration, 59 ; — D. et avis défavorable, 43 ; — Signalée de nouveau, 402.
- Affluents.** — Leur organisation, au moyen du service des messageries et de la poste aux chevaux, est recommandée à l'examen du comité, 10. — V. *Trafic.*
- Agence de subsistances.** — Proposition d'en établir une à Malines pour les ouvriers du chemin de fer ; demande d'un rapport, 490 ; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 529 à 533 ; D. 533 à 538 ; Vote, 556 ; — Renseignements fournis par M. Élias sur l'agence établie à Sclessin, 542.
- Anvers, Station de Borgerhout.** — C. du plan d'ensemble, 60 et 65 ; — A., 66, 85 et 99 ; — Demande d'une note à l'appui des projets, 206 ; — Examen et adoption, 217. — C. des projets de distribution du bâtiment des recettes ; NR., 233 ; — R. de M. de Lannoy ; D., A., 513 ; — C. d'une combinaison nouvelle ; adoption, 318. — C. des projets pour la gare couverte ; D. et adoption, 333-336.
- Id., Station du canal de l'Ancr.** — C. des projets du hangar, NR., 489 ; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp ; demande de renseignements, 493-496.
- Id., Station du canal des Vieux-Lions.** — C. des projets d'agrandissement du hangar, NR., 287 ; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp ; avis favorable aux projets, 313 et 314 ; — Vœux pour le prolongement du hangar vers le pont de Citerne, 314 ; — Excentriques et transbordeurs à placer dans le hangar, 318.
- Arrêtés royaux.** — V. *Comité ; Jetons de présence.*
- Arsenal.** — V. *Malines.*
- Attributions du comité.** — Arrêté royal du 28 octobre 1854, 1 ; — Règlement d'ordre intérieur, 10 ; — Interpellation sur l'étendue des attributions du comité, 12 et 13 ; — Réponse de M. Masui au nom du Ministre, 22 ; — Questions à examiner, 7 ; — Répartition des crédits, 23 ; — Organisation du service des convois, 67 ; — Imputation des dépenses, 264 et 283 ; — Examen des projets de concessions, 313 à 324, 336 et 348 ; — La rédaction d'un programme de la construction des chemins de fer appartient-elle au comité ? 326-327 ; Solution, 346 ; — Explication de deux faits posés par M. de Brouwer de Hogendorp, 527-528 ; — Observation au sujet de la compétence du comité pour l'examen des plans de stations, etc., et réponse du Ministre, 384-388. — V. *Organisation administrative ; Personnel.*
- Auvclais.** — C. d'un projet d'ensemble et A., 287. — V. *Répartition des crédits.*

B

- Balastage des voies.** — Amélioration à y apporter, 499; — C'est une charge du budget; estimation générale à faire, 539.
- Bandages des roues.** — C. de la proposition d'acheter des bandages Lowmoor, destinés à des essais comparatifs avec des bandages belges; NR., 535; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 341; — D. et avis favorable, 342-43.
- Barrières à contre-poids manœuvrées à distance.** — Leur emploi est signalé à l'attention de l'administration, 411.
- Billes.** — Recommandation d'en généraliser la préparation, 499.
- Boortmeerbeek.** — V. *Haecht*.
- Braine-le-Comte (Station de).** — C. d'un plan d'ensemble, 83; — Demande d'une note à l'appui, 206; — Examen et A., 235.
- Briquettes.** — Interpellation au sujet de leur emploi dans les locomotives, 84; — C. des dossiers, 88; — NR., 92; — R. de M. Spitaels, 172 à 177; D. et votes défavorables à l'emploi de ce combustible, 177-178; et 186 à 188; — Nouvel examen de la question, 356 à 360; avis favorable à l'emploi de ce combustible dans les machines remorquant les trains de marchandises, 361. — V. *Combustible*.
- Bruges (Station de).** — C. des projets d'un hangar à marchandises; NR., 287; — R. de M. Nerenburger; D. et avis favorable, 314-15. — C. de la proposition d'agrandir les hangars à voitures; NR., 483; — R. de M. Nerenburger; adoption, 496.
- Bruxelles à Gand par Alost (Chemin de fer concédé de).** — V. *Dendre-Waes*.
- Bruxelles, Raccordement des stations.** — Questions à examiner, 10.
- Id., Station centrale.** — C. du projet de jonction centrale des chemins de fer à Bruxelles, 192; — R. de M. Nerenburger, A. 202; — D. et A. 216; — A. 233.
- Id., Station du Midi (Déplacement de la).** — Interpellation et réponse; — C. du dossier, NR., 192; — R. de M. le baron de Man d'Attenrode, D. et A., 201-202; — Avis à demander à l'administration communale de Bruxelles, 216 et 254; — A. 216, 233 et 254. — Ajournement du projet, 492.
- Id., Station du Nord.** — C. et D. des projets de clôture le long des rues de Brabant et du Progrès, 355-356; avis favorable à la construction d'un hangar et de murs de clôture, à l'exclusion de grillages, 337.
- Budget.** — Il y a lieu d'en modifier la forme, 8; — Forme à adopter pour celui de 1886, 48 et 64; — D. de la forme à adopter en général; documents à autographier, 63-64; — C. de modèles et A. 67 et 406; modèles 69 à 79; — Nomination d'une commission, 315 et 323; — Urgence d'examiner le projet de budget pour 1886, 490 et 512; — simplification désirable, 512 à 514; — C. du projet de budget rectifié pour 1886; renvoi à la commission, 536; — Observations et demande de renseignements de la commission; D. et avis, 537 à 540; 542 à 545; 546-547; — Irrégularités signalées, 389 à 394; V. *Organisation administrative*; — R. de la commission sur le projet de budget rectifié pour 1886; D. et avis, 628-629.
- Buttoirs.** — Observations et R. au Ministre, 123-126; — Réponse de M. Masui, 129; — Ordre de service, 205; — Modèle, 233. — Système, 508-509.

C

- Cadres du personnel.** — V. *Personnel*.
- Caliers des charges.** — V. *Combustible; Voitures à voyageurs; Wagons*.
- Caisse de subsistances.** — V. *Agence*.
- Capelle (Station de).** — C. de projets de bâtiment, NR., 485; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 504; D. et avis, 505.

- Centre à Erquelinnes** (Chemin de fer concédé du). — Observations de M. Dolez contre le projet de faire aboutir la ligne à Écaussines au lieu de Manage, 523-524 et 548.
- Charbons.** — V. *Admission et location de wagons ; Coke ; Combustible.*
- Charges incomplètes.** — V. *Tarifs.*
- Charleroy** (Station de). — C. des projets de hangar aux marchandises et de remise aux voitures, NR., 201 ; — R. de M. Spitaels, avis favorable, 253.
- Charleroy à Namur** (Exploitation en vue du transit de la France vers l'Allemagne et vice-versa de la section de). — C. d'un projet de réponse à une proposition de la compagnie du Nord, NR., 120.
- Charleroy et Namur** (Service français organisé entre). — Interpellations, A., 307 ; — D., notes en réponse aux interpellations et avis, 515 à 524 et 548.
- Chefs de district.** — Leur institution est demandée, D. et avis, 40-41 et 49-50 ; — C. d'un ordre de service pour l'organisation de ce service, 87 ; — Institution provisoire, avis, 237-238. — V. *Organisation administrative.*
- Chemins de fer concédés.** — Mesures à prendre pour sauvegarder les intérêts du chemin de fer de l'État, menacé de perdre des transports, 536. — V. *Attributions ; Centre à Erquelinnes ; Charleroy à Namur ; Dendre-Waes ; Luttre à Denderleeuw ; Programme ; Règlement.*
- Cherté des subsistances.** — Avis sur la proposition d'augmenter les traitements des employés faiblement rétribués et le salaire des ouvriers, 48. — P. de M. Masui, dans le but de garder à l'arsenal de Malines un certain nombre d'ouvriers, 308 ; D. et avis favorable, 528-529. — V. *Agence de subsistances ; Salaires.*
- Clearing-House** (Établissement d'un). — D. et demande d'un rapport, 395 à 398.
- Clochettes.** — Leur adoption pour donner le signal de départ est recommandée, 499.
- Coke.** — Observations de M. de Brouwer de Hogendorp et réponse de M. Masui, 83 et 88. — Observation rigoureuse des contrats, 84. — Dépôts en plein air, 125 et 189. — R. de M. Spitaels sur le combustible, 172 à 177 ; D. et avis favorable à la fabrication du coke par l'administration, 178-179 et 187-188 ; adoption du principe de libre concurrence pour les fournitures de charbons destinés à la fabrication du coke, 178 et 188 ; transformation des fours, D. et avis, 179 et 188-189. — R. de M. Spitaels sur le projet de transformation des fours de Malines, 505 à 511 ; D. et adoption de ses conclusions ; extension à donner aux essais ; imputation des dépenses ; avis, 511 et 530-531. — Interpellation au sujet de l'approvisionnement du coke pendant le second semestre de 1885, 583-586. — Expériences comparatives des cokes anglais et des cokes belges, 234, 404 et 489. — Cuisson du coke ; D. et avis, 404. — Essais de divers systèmes de four, 488-489. — C. de requêtes, NR., 491.
- Combustible.** — Époques favorables à l'approvisionnement du combustible, 189. — R. de M. Spitaels sur les projets de cahier des charges pour les fournitures nécessaires à l'exploitation pendant le second semestre de 1885, D. et avis, 292 à 297 et 519 à 524. — C. des dossiers relatifs à l'adjudication du 30 mai 1885, NR., 532 ; — R. de M. Spitaels, 556 à 561 ; D. et avis, 561. — C. du cahier des charges pour l'adjudication du combustible nécessaire à l'exploitation pendant les trois derniers mois de 1885 et les six premiers mois de 1886, NR., 413 ; — Rappel, 434-435 ; — R. de M. Spitaels, 441-444 ; D. et avis, 444. — V. *Briquettes et Coke.*
- Comité consultatif.** — Institution, 1. — Installation, 5. — Nomination du vice-président, 7 ; — Id. des présidents des sous-comités, 12, 22 et 57 ; — Id. du secrétaire, 3 et 68. — Composition des sous-comités, 6, 7, 56, 46, 190 et 192. — Jours réservés aux séances, 56, 43, 48 et 120. — Mode d'examen des C. et suite à donner aux avis et décisions du comité et des sous-comités, etc., 23, 44, 63, 66, 88, 89, 99, 121, 126, 167, 206, 531, 582, 584, 412, 490. — V. *Attributions ; Jetons de présence.*
- Commandes.** — V. *Locomotives ; Malines.*
- Comptabilité des matières.** — C. d'un projet de règlement, renvoi à l'examen d'une commission, 489-490.
- Comptabilité générale.** — L'examen du système à adopter est renvoyé à MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels, 406-407.
- Congés illimités ou de durée déterminée.** — Observations de M. Tesch ; réponse de M. Masui ; avis, 242-243.
- Convois.** — V. *Organisation du service des convois.*
- Correspondances télégraphiques.** — V. *Télégraphie électrique.*
- Coupons.** — Avis favorable à la généralisation du système Edmondson, 403-406. — Contrôle en route, 499.

Courtrai (Station de). — C., examen et adoption d'un plan d'ensemble, 585.

Crédits spéciaux. — V. *Dendre-Waes*; *Matériel roulant*; *Répartition des crédits*.

D

Dendre-Waes (Chemin de fer concédé de). — Responsabilité de l'État en ce qui concerne les erreurs et les malversations de ses agents vis-à-vis de la Compagnie concessionnaire; exposé de la question; D. et avis, 596-597. — Observations sur le cahier des charges de la concession et sur les travaux de construction, 404-405, 430, 523 à 527 et 539-540; — Les travaux d'achèvement nécessaires à l'exploitation doivent faire l'objet de crédits spéciaux, 540. — V. *Voitures à voyageurs*; *Wagons*.

Dépenses. — Questions de principe à résoudre, 9.

Déplacement de stations. — V. *Bruzelles, Farciennes, Haecht, Wichelen*.

Déplacements des membres du comité (Frais de). — C. de l'arr. royal du 6 janvier 1855, 120; texte, 121.

Diligences. — V. *Voitures à voyageurs*.

Dothain (Station de). — C. des plans d'ensemble, NR., 483; — A., 504-505, 537-541, 546, 585; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp D. et adoption du plan, 588.

E

Eclisses. — Leur application au railway de l'État a été ajournée faute de fonds, 8 et 22. — Demande de renseignements, 420. — Tous les rails à commander seront pourvus d'éclisses, 547. — Proposition d'en généraliser l'application, D. et avis favorable, 530-532.

Edmondson. — V. *Coupons*.

Entretien à forfait. — M. de Brouwer de Hogendorp engage le comité à étudier la question, 547.

Entretien des voies et du matériel roulant. — V. *Fonds de réserve*.

Excentriques. — L'emploi de l'acier puddlé dans leur fabrication est signalé à l'attention de l'administration, 441.

F

Fabrication du coke. — V. *Coke*.

Farciennes (Déplacement de la halte de). — C. du dossier et NR., 120; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, D., avis défavorable, 417-418.

Fonds de réserve. — Question à examiner, 8; — D. au sous-comité des travaux et constructions et avis que le remplacement des billes, rails, etc., et du matériel roulant est une charge du budget, 23; — D. au sous-comité de l'exploitation et avis favorable à la formation d'un fonds de réserve au moyen d'un tantième prélevé sur les recettes, 39; — La question est renvoyée au comité, 44-45. — M. de Brouwer de Hogendorp en signale l'utilité pour le renouvellement de la voie, 547.

Forme du budget. — V. *Budget*; *Organisation administrative*.

Fours à coke. — V. *Coke et Combustible*.

Fusion des chemins de fer. — Question à examiner, 9.

G

Gand (Station de). — C. d'un projet d'ensemble, 83; — Demande d'une note à l'appui, 206; — Examen et avis, 217-218.

Gosselles (Station de). — C. du projet de bâtiment des recettes et de hangar à marchandises, NR., 485; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, modifications à apporter aux projets, 505.

Graissage des voitures. — M. de Brouwer de Hogendorp recommande le mode de graissage à l'huile, 499.

H .

Haecht (Déplacement de la halte de). — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 421; avis favorable au transfert de cette halte à Wezpelacr et à l'établissement d'une halte à Boortmeerbeek, sous certaines conditions, 433 et 449.

Heures de départ et d'arrivée des convois. — V. *Organisation du service des convois*.

Houille. — V. *Coke; Combustible*.

Houille (Transport de). — V. *Admission des wagons des particuliers*.

I

Impression des procès-verbaux des séances, 315-314.

Imputation de 300,000 francs, pour renouvellement du matériel roulant, sur le crédit de 9,000,000 de francs. — V. *Matériel roulant*.

Imputations. — V. *Budget; Matériel roulant; Répartition des crédits*.

Installation du comité. — Séance du 15 novembre 1834, 5.

Institution du comité. — Arrêté royal du 28 octobre 1834, 1.

J

Jetons de présence. — C. de l'arrêté royal du 6 janvier 1833, 120; texte de cet arrêté, 121; — Interpellation au sujet de son application, 394-395.

Jonction centrale des chemins de fer à Bruxelles. — V. *Bruxelles*.

Jours réservés aux séances, 56, 45, 48 et 120.

L

Lettres-enveloppes. — L'idée d'en vendre portant le timbre d'affranchissement est recommandée à l'attention de l'administration, 507.

Liège, Station intérieure. — Question à examiner, 10. — V. *Répartition des crédits*.

Location de wagons. — Offre de louer 1,000 wagons à l'État pour le transport du charbon, 59; — D. et avis défavorable, 42. — Propositions nouvelles, A., 47. — D. et avis, 399 et 601.

Locomotives, Commandes en Angleterre. — P. de M. de Brouwer de Hogendorp, 45; avis favorable pour six machines, 46, 52; — D. nouvelle sur cet objet, 50 à 52; désignation d'une commission chargée de se rendre en Angleterre; pouvoirs à lui accorder, 83; — Commandes faites, 122-123 et 201. — Avis favorable à l'acceptation de l'offre de M. Wilson, pour la construction d'une machine, 128; — C. de l'offre de M. Wilson pour la fourniture d'une 2^e machine; D. et avis favorable, 408, 409 et 414; — Avis favorable à l'acceptation de nouvelles offres, 541 et 588.

Id., Commandes en Belgique. — Primes pour l'accélération des fournitures, D. et adoption du principe, 25, 46, 51 et 54; — D. nouvelle et retrait de l'avis émis, 62. — Observations et D. sur les commandes faites et à faire, 7, 8, 50, 51, 52, 53 et 62; — Approbation d'un projet de lettre aux industriels, 56; — R. de M. Masui sur les réponses des établissements de Seraing, Saint-Léonard et Couillet, et sur une offre de M. Zaman de fournir deux machines à marchandises, 80, D. et A., 81-82. — C. d'une nouvelle lettre des établissements de Seraing et de l'offre de l'établissement de Haine-Saint-Pierre de fournir deux machines à marchandises, A., 179-180. — Avis favorable à la construction d'une machine à marchandises, d'après le projet du chef d'atelier Waelschaert, 88. — Avis favorable à l'acquisition de la machine envoyée par M. Zaman à l'exposition universelle de Paris, 414.

Locomotives, Contrats et plans. — Observation sur les types à adopter, 23. — Dépôt des contrats passés pour la fourniture de vingt-quatre locomotives, A., 60-61 ; 66 et 80 à 85. — Dépêche à M. le Ministre tendante à suspendre la construction des machines commandées et à examiner les plans adoptés, 124-125 ; — D. de ces plans et avis, 126-127 180 à 182 ; 183 à 186 ; 192 à 199 ; 217, 218 à 221, 224-225 et 263-264. — Répartition des machines à construire entre les divers établissements, 221, 224-225 ; 263-264 ; — C. des lettres de M. Zaman et du directeur de l'établissement de Haine-Saint-Pierre, au sujet des plans des machines, 234 ; — D. et proposition de faire venir des plans d'Angleterre, 263-264 ; avis, 287 à 289 ; — C. des décisions prises, 317-318 et 353-354 ; — Prix demandés par M. Zaman pour la construction d'une machine, d'après les plans anglais ; D. et avis, 444-445.

Id., Observations diverses. — Proposition d'écrire à MM. Sharp Stewart et Co, pour modifier l'écartement des essieux des machines commandées, 199. — Résultats fournis par la machine Wilson, 391. — Comparaison à faire, 392. — Tableau comparatif des divers systèmes de machines, 491. — Observation sur le travail que l'on fait faire par les machines Wilson, 340-451 ; — Travaux du chef d'atelier Waelschaert, 207. — Coulage des tubes, précaution à prendre, 340. — Insuffisance du nombre de locomotives, 588.

Id., Réparation ou mise hors de service. — Projets de l'administration, demande de renseignements, 62 et 63 ; — Visite aux ateliers des stations de Bruxelles (Nord et Midi) ; proposition de nommer une commission, A. 207-208 ; — D. et nomination d'une commission, 216-217. — Examen à Bruxelles (Nord), 251 ; à Malines, 251 ; approbation de la marche proposée par l'administration, 232. — V. *Malines*. — C. de propositions de M. l'inspecteur général Cabry, NR., 552-553 ; — Renseignements demandés par le rapporteur, 534 ; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 537. D. et avis 541 ; — Machines à visiter, 343 ; — Examen à Braine-le-Comte, avis, 346-347 ; — Examen à Malines et avis, 362 ; à Tirlemont et avis, 363 ; à Liège et avis, 363 ; — Interpellation au sujet des devis des travaux à faire aux machines à reconstruire et répose, 407-408.

Id., V. Répartition des crédits.

Louvain (Station de). — Arrêt du train de Bruxelles à Cologne, 591 et 596.

Luttre à Denterleuew (Chemin de fer concédé de). — Interpellation de M. Spitaels sur le système de concession projeté, 548.

III

Malines, Arsenal. — Projet de centraliser à l'arsenal toutes les grosses réparations du matériel et les constructions nouvelles ; D. et avis, 62 ; — Adoption en principe, examen des premières mesures à prendre, 65-66 ; — C. des projets des travaux à exécuter, A., 83 ; — Examen sur les lieux et avis favorable aux projets, 99-100 ; — Nouvelle D. et A., 234 et 235 ; — C. de nouvelles études, D. et avis, 511 ; NR. sur l'ensemble des projets, 512 ; — R. de M. Spitaels, 375 à 380 ; — D., 581-582 ; adoption d'une partie des propositions de M. Spitaels ; A., 385-384 ; — Voyage à Paris de MM. Spitaels et Poncet, 406. — Construction d'un atelier des locomotives ; D. et avis favorable, 512 et 348 ; — D. et adoption du mode et des projets de couverture, 380-381 et 446. — Outillage commandé en Angleterre, 125 et 201 ; — Observations, 254 ; — Installation des marteaux pilons, 584 et 489.

Id., Magasin central. — C. d'un projet de hangar aux bois, D. et avis défavorable, 443-446.

Id., Station. — C. du projet d'agrandissement des bâtiments des marchandises, NR., 253 ; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 289 à 291 ; avis, 291 ; observation de M. Masui, 292 ; — C. de nouveaux projets, D. et avis, 348 à 350.

Malines (Fours à coke de). — V. *Coke*.

Marche des convois. — V. *Organisation du service des convois*.

Matériel de traction. — V. *Locomotives ; Répartition des crédits*.

Matériel de transport. — V. *Voitures à voyageurs ; Wagons ; Répartition des crédits*.

Matériel des particuliers. — V. *Admission*.

Matériel roulant. — Commandes faites, 7, 8, 42. — Opportunité d'opérer un prélèvement sur le fonds de 9,000,000 pour la mise à neuf d'une partie du matériel roulant, 38, 40 et 45; — D. et avis favorable à un prélèvement de 500,000 francs, 52-53; — Avis de la Cour des comptes, 80; — Dépôt du tableau résumant l'emploi fait de ces 500,000 francs; D. et NR, 403-404; — R. de M. de Man d'Attenrode, D. 496 à 498. — Observations sur la situation du matériel roulant, 123 et 372; — R. au Ministre, 126; — Interpellation et réponse, 128; — R. de M. Masui, 202 à 206. — Crédit à demander aux Chambres, D. et avis favorable, 401-403, 438 et 348, 396 à 399 et 601. — V. *Locomotives; Voitures à voyageurs; Wagons; Répartition des crédits.*

Mode d'exploitation. — Questions à examiner, 8. — Opinion du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Strasbourg, 592. — Mesures à prendre pour augmenter le trafic; D., 592 et 593.

Modifications aux tarifs des marchandises. — V. *Tarifs.*

Monopole des transports. — 321 et 348.

Meuseron (Station de). — R. de M. de Lannoy sur le projet d'agrandissement de la remise aux locomotives; D. et avis, 253-254.

0

Ordre des travaux du comité. — V. *Comité.*

Organisation administrative. — Motifs d'une réorganisation des services, 46; — Adoption, comme base de discussion, du projet arrêté par l'ancien conseil, 47 et 67; — MM. de Brouwer de Hogendorp et Masui sont chargés de revoir ce projet; documents à autographier et à distribuer, 47 et 56; — Lacunes du projet; administration centrale unique, 83; — Note sur l'organisation de diverses compagnies anglaises, 130 à 154; — Subdivision des services; D. et avis, 154-158, 210, 212 à 214 et 225; — Commission chargée de revoir le projet, 162, 164, 166, 190, 213 et 235; — Nécessité de convoquer le comité, 372 et 413; — Présentation du projet au Ministre, 372, 582, 584, 586, 413, 440, 490 et 500; — Réponses et objections du Ministre, 415 et 423; — R. de M. Masui, 423-424; — P. de la commission de rédaction, D. et avis, 425 à 434 et 435 à 440. — D. et adoption du projet, 450 à 454; — Texte, 455 à 484; — Lettre d'envoi au Ministre, 451, 483 et 500; — Réponse, 510, 511 et 601. — Modification proposée au projet adopté, NR., 589 à 593; — A., 596; — R. de M. Masui, 602 à 616; D. et avis, 612 à 619, 620 à 626. — Mesures transitoires, 553-554, 451, 510 à 512 et 513. — V. *Personnel.*

EXAMEN DU PROJET.

Considérant du projet d'arrêté royal. — PC., 92; — D. et avis, 86 et 429.

Comité consultatif. — PC. 93-94. — MM. de Brouwer de Hogendorp et Tesch sont chargés de rédiger un nouveau chapitre traitant de ses attributions, etc.; — P., D. et adoption, 84 à 87 et 90; — Objections du Ministre; D. et avis, 423 à 429; — D. au sujet de la suppression au projet du chapitre concernant le comité, 431-432.

Organisation générale. — PC., 95, 98, 96 et 97; — D., 86-87, 89 à 91; 429 à 453 et 511. — Service d'inspection, D. et avis, 87, 228 à 250; 451-452, 454 et 511; — Surveillance des chemins de fer concédés, D. et avis, 86, 429-450, 453-454, 503 et 511; — Contrôle, 432-435. — PD., 433 à 437.

Directions spéciales. — PC., 97 à 99 et 136; — D. et avis 91-92 et 134-135 et 451. — PD., 437 à 439.

Direction de la voie et des travaux. — PC., 136 à 140; — Directeur, D., 134-153, 161 à 164, 244, 453; — Inspecteur, P., D., 453; — Ingénieurs, P., 245-246; D., 243; — Ingénieurs des bâtiments et des stations, P. et D., 455; — Chefs de section, P., 246-247; D., 244; — Surveillants, P., 258-259; adoption, 235; — D., 455. — PD., 459 à 462.

Direction de la traction. — PC., 140 à 146; — Directeur, D., 134-153, 164 à 166; — 454 et 456; — Inspecteur, D., 212 à 214; — Chef des ateliers des locomotives à l'arsenal, D., 214; — Inspecteur du coke, D., 214-215; — Personnel des dépôts des machines, P., 258 à 240; D., 256-257 et 248; — 454 et 456. — PD., 462 à 465.

Direction du service des voitures. — PC., 146 à 149; — Directeur, D., 153, 163-166; 456. — Personnel du petit entretien, P., 240 à 242; adoption, 257. — PD., 465 à 467.

Direction des transports. — PC., 149 à 155; — Directeur, D., 154-155, 166; — P., 210-211; D., 200 et 208 à 210; — P., 236; adoption, 248 et 255; — D. et avis, 457. — Inspecteurs, P., 256 à 258; adoption, 248 et 255; — D., 457; — Chefs de district; D., 190 à 191; — Chefs et sous-chefs de station, P., 247-248, 249-250; — D., 457-458. — Gardes-convoi, P., 259-260; adoption, 253. — PD., 467 à 474

Organisation administrative (suite).

Direction des postes. — PC., 136 à 139; — Directeur, 134-135, 164, 226 à 227; — Inspecteur, D., 227 à 231; — Contrôleurs, D., 231-232; — Percepteurs, sous-chefs de perception, distributeurs et facteurs, P., 260 à 262; adoption, 233. — PD., 474 à 476.

Direction des télégraphes. — PC., 159-160; — Inspecteur, D., 153, 164, 232. — PD., 476-477.

Dispositions générales. — P., 236 à 329; — Grades et emplois; D., 323 et 330; — Supplément de traitement, frais de déplacement, frais de loyer et de régie, indemnités; P.; adoption, 458; — Nominations; D., 323, 326, 330; — 458-459; — Cadre du personnel; P., 351; adoption, 350-351; — Promotions; D., 323 et 326; — 439; — Mesures disciplinaires; D., 323 et 330-331; — 439-440; — Répartition du personnel, absences, congés, missions; D., 331 et 332; — Dispositions générales; D., 323 et 332; — 440. — Ouvriers agréés; P., 329; D. et suppression, 330 et 440. — PD., 477 à 484.

Commissions spéciales. — PC., 160; — D., 232.

Organisation du service des convois — Convois de nuit pour marchandises, 13. — Retards, 129. — C. du projet pour la période d'été; NR., 332; — Observations du rapporteur; D. et demande de renseignements, 334 et 335; — Nouvelle D., 343 à 345. — Service français organisé entre Charlevoix et Namur, A., 306-307; D. et avis, 313 à 324. — C. du projet pour le 1^{er} janvier 1836; NR., 343; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 386; — D. et avis favorable, 387. — V. *Attributions*.

P

Passage à niveau des chemins de fer de l'État et du Bas-Flénu. — C. du dossier, 83; — NR., 99; — R. de M. Nerenburger, 167 à 171, D. et avis, 171 et 397-398.

Personnel (Cadres du). — Demande de tableaux synoptiques, 47 et 64. — Renseignements à fournir, observations diverses, etc., 243, 343-346, 370-371, 403, 407, 311-312, 342 à 343. — C. du projet pour le service de la voie, D. et NR., 335 à 335; — R. de MM. de Brouwer de Hogendorp et Spitaels, 364 à 370, D. et A., 370-371. — C. des projets pour les directions de la voie, du matériel, des postes et des télégraphes; D., 349-350. — D. du projet pour la direction de la voie, 353 à 367. — Considérations générales, 367 à 373 et 379-380; D. du projet pour la direction de la traction et du matériel, 373 à 379 et 380-385; — Id. des télégraphes, 385. — Id. des postes, 383. — Observations, 614 et 627. — V. *Congés; Organisation administrative*.

Plates-formes — Elles doivent être réparées par l'industrie privée, 382.

Police des chemins de fer concédés. — V. *Règlement*.

Poste. — Transport des dépêches à porter en recettes au compte du chemin de fer, 133.

Prélèvement de 300,000 francs sur les fonds de 9,000,000 de francs, pour la mise à neuf d'une partie du matériel roulant. — V. *Matériel roulant*.

Procès-verbaux des séances. — Impression, 315-314; — Manière de les rédiger, 619-620.

Programme donnant des règles générales pour toutes les dépendances d'un chemin de fer. — Utilité de ce travail, D. et avis, 323 à 327; — Décision et nomination d'une commission pour le préparer, 346.

Q

Quiévrain. — C. des plans, NR., 385; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 389, D. et A., 390; — Examen sur les lieux, 399; — C. d'un nouveau projet, demande de devis comparatifs, 414; — A., 417; — D. du projet modifié, 418-419; adoption, 420; — Urgence de mettre la main à l'œuvre, 308, 309 et 348-349.

R

Rails. — R. de M. de Brouwer de Hogendorp au sujet du modèle de rail à adopter pour les renouvellements, D. et avis, 309-310. — C. d'un nouveau système de voie, NR., 388.

Règlement d'ordre intérieur du comité. — D. et adoption, 3 à 7; — Texte, 10 à 12. — Modifications proposées; D. et A., 331-332.

Règlement général pour l'exploitation des chemins de fer concédés. — Question à examiner, 9. — D., 57. — C. du dossier ; D. et avis, 100 à 102 ; — Texte du projet de règlement, 103 à 112 ; — Note explicative, 112 à 119.

Remplacement des billes, rails, etc. — V. *Fonds de réserve*.

Renouvellement du matériel roulant. — V. *Fonds de réserve ; Matériel roulant*.

Réparations des locomotives. — V. *Locomotives ; Malines*.

Répartition des crédits.

Crédit de 9,000,000 de francs. — Loi, 274 ; — Répartition, 7 et 8 ; — D. et avis, 22 et 23 ; — État détaillé de l'emploi du crédit, 24 à 34. — C. de la proposition de modifier la répartition du crédit entre divers exercices, NR., 192 ; — R. de M. Quoilin ; D. et avis, 206 ; — R. de M. Masui, 221, D., avis et A., 222. — Situation au 25 mars 1885, 274 à 281 ; — Propositions pour l'emploi de la somme afférente aux exercices 1885-1887, 282 ; — D., observations et avis, 284 à 286, 317, 486-487. — C. de nouvelles propositions ; A., 289, 311 et 312. — Modification proposée par M. de Brouwer de Hogendorp, 485 à 487 ; D. et NR., 488 ; — R., D. et adoption, 492 à 493. — Nouvelles modifications proposées par M. Masui, 508 ; D. et avis favorable, 528 et 529. — Id., D. et avis favorable, 596 à 599 et 601. — V. *Matériel roulant*.

Crédit de 4,880,000 francs. — Loi, 273 ; — Situation au 25 mars 1885, 266 à 272 ; — Propositions pour l'emploi de la somme disponible, 273 ; — D., observations et avis, 264-265, 486-487. — Modification proposée par M. de Brouwer de Hogendorp, 483 à 487 ; D. et NR., 488 ; — R., D. et adoption, 494-495.

Ruysbroeck (Station de). — Examen du bâtiment, 400.

S

Salaires (Taux des). — D. incidente à ce sujet, 553 à 555.

Salles d'attente. — Inconvénients du passage du public par les salles d'attente, 556.

Service français organisé entre Charleroy et Namur. — V. *Charleroy et Namur*.

Signal du départ des trains, 499.

Signaux. — Leur placement constitue un travail de premier établissement, 558.

Signaux télégraphiques. — En installer entre Charleroy et Namur, 498.

Simplification des écritures. — Examen des imprimés en usage, 406-407.

Surveillance des chemins de fer concédés. — V. *Règlement général pour l'exploitation de ces chemins de fer*.

T

Tarifs. — Questions à résoudre, 9. — C. d'un projet d'arrêté royal modifiant le tarif des marchandises, 15 ; texte, 15 à 16 ; Note à l'appui, 16 à 21 ; — D. et avis, 35, 45, 54 à 57 ; texte du projet amendé, 57 à 60 ; — Comparaison des prix de transport des charges incomplètes ; NR., 87 et 92 ; — R. de M. Elias ; D. et avis, 120 et 490. — Demande d'une note sur le groupement des marchandises, 59.

Taxes d'hiver. — V. *Tarifs*.

Télégraphie électrique. — Réglementation, question à examiner, 102. — Tarif des correspondances, C. d'un projet de loi, NR., 256.

Templeuve (Halte de). — C. du projet de bâtiment, NR., 385 ; — R. de M. de Lannoy, 587 ; D. et A., 588-589, 400, 414, 417 et 446. — V. *Capelle ; Ruysbroeck ; Thulin*.

Thulin (Station de). — Examen du bâtiment, 400.

Tournai (Station de). — Transfert à Mouscron du service de la traction, D. et avis, 235-234.

Traffic. — Extension, 592 à 595 ; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, D. et avis, 409 à 412.

Transformation des fours à coke. — V. *Coke*.

Transit. — V. *Charleroy à Namur ; Luttre à Denderleeuw*.

Transport de charbons. — V. *Admission et Location de wagons*.

Trompettes des gardes-convol. — Leur abandon est recommandé, 499.

U

Uniforme. — Observations, 411;—D. et avis, 415-416.

V

Vestiaires. — Avis favorable à leur organisation d'une manière complète dans les stations, 248.

Visite des chemins de fer étrangers. — Adoptée en principe, 25; — Voyage en Angleterre, 23, 82, 92, 100, 120, 122 à 123, 129 à 134; — Voyage en Allemagne, 393, 409 à 412, 509; — Voyage à Paris, 406 et 414.

Voitures à voyageurs. — C. d'un projet de soumission pour la fourniture de dix diligences, NR., 253; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 298 à 301; D. et avis, 301 à 303; — Observation, 405. — V. *Répartition des crédits.*

W

Wagons.—Système du sieur Aerts, 318. — Système de Henson, 508-509.—V. *Admission ; Location ; Répartition des crédits.*

Wagons à bagages et à petites marchandises. — C. d'un projet de cahier des charges, NR., 312; — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 313 à 317; D. et A., 317 et 334.

Wagons à marchandises. — Urgence d'approuver les contrats, 43.—D. des mesures à prendre pour améliorer la situation et pour utiliser plus complètement le matériel de transport, 38 à 40; — Avis favorable à la proposition d'augmenter le nombre d'ouvriers à Malines, et d'y faire travailler à raison de cinq quarts, 41. — C. des réclamations adressées à la Chambre des Représentants au sujet de l'insuffisance du matériel de transport, 583; — D. des moyens d'y remédier, 401 à 403; — Nouvelle D. et avis, 596 à 599 et 601. — V. *Matériel roulant.*

Wespelaer (halte de). — V. *Haecht.*

Wichelen (Déplacement de la halte de). — R. de M. de Brouwer de Hogendorp, 447 à 449; D. et avis favorable, 449.