

(1)

( N° 231. )

## Chambre des Représentants.

SEANCE DU 8 JUIN 1858.

Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1859<sup>(1)</sup>.

### RAPPORT

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

MESSIEURS,

Les crédits demandés au budget des Travaux Publics, pour l'exercice 1859, sont les mêmes que ceux votés naguère par les Chambres, pour 1858, sauf les différences qui sont indiquées dans la note préliminaire, et dont l'ensemble présente une diminution de fr. 330,905-58. Cette diminution porte principalement sur les articles relatifs aux travaux d'amélioration à exécuter aux canaux et rivières et à ceux concernant les *voies et travaux* du chemin de fer.

Le total des crédits demandés s'élève donc à . . . . . fr.	24,319,179 86
Ceux admis pour l'exercice 1858 étant de . . . . .	24,650,085 24
La diminution est de . . . . . fr.	330,905 58

Depuis la présentation du budget, le Gouvernement a soumis à la Chambre un projet d'une grande importance, pour l'exécution de nombreux travaux d'utilité publique. Ce projet comprend presque tous les articles qui soulèvent ordinairement des débats et des observations dans l'examen du budget des Travaux Publics. La section centrale a donc pensé qu'elle n'avait point à s'occuper de ces questions, qui vont être examinées ailleurs, et sa tâche s'est trouvée ainsi considérablement abrégée.

Une seule observation a été faite en discussion générale. La 2<sup>e</sup> section a demandé si tous les fonctionnaires du Département jouissent du traitement fixé, dans l'arrêté organique, pour leur grade respectif.

(1) Budget, n 137.

(2) La section centrale, présidée par M. ORTS, était composée de MM. DAVID, COPPIETERS ET WALLANT, DE MOOR, CROMBEZ, ORBAN et D'HOFFSCHMIDT.

M. le Ministre des Travaux Publics, à qui les explications ont été demandées, répond :

« La plus grande partie des fonctionnaires et employés du Département des Travaux Publics jouissent du traitement attaché au grade dont ils sont revêtus. Sur un personnel de 3,708 agents de tous grades, il y en a une quarantaine qui n'ont pas le *minimum* fixé par les arrêtés organiques, et une quinzaine dont le traitement est supérieur au *maximum*. Ces exceptions, peu nombreuses, sans doute, eu égard à l'importance du personnel de tout le Département, s'expliquent, pour les agents qui n'ont pas ce *minimum*, par cette circonstance que la situation des allocations budgétaires n'a pas permis toujours d'attribuer aux employés le traitement fixé par les arrêtés organiques.

» Quant aux fonctionnaires qui jouissent d'un traitement supérieur au *maximum* réglementaire, ils en jouissent à titre purement personnel, ainsi que le prévoient les arrêtés organiques existants. »

## CHAPITRE PREMIER.

### Administration centrale.

ART. 1 <sup>er</sup> .	Traitement du ministre . . . . . fr.	21,000	»
» 2.	Traitement des fonctionnaires et employés . . . . .	348,340	»
» 3.	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale . . . . .	53,200	»
» 4.	Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service . . . . .	49,985	»
» 5.	Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses . . . . .	30,000	»
» 6.	Honoraires des avocats du Département . . . . .	30,000	»

Adoptés.

## CHAPITRE II.

### Ponts et chaussées. — Bâtiments civils.

#### SECTION PREMIÈRE.

##### PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 7.	Entretien ordinaire et amélioration de routes, construction de routes nouvelles, études de projets, etc . . . . . fr.	2,393,735	»
---------	---	-----------	---

La 4<sup>e</sup> section a chargé son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale, sur l'avantage qu'il y aurait à réunir le service de toutes les routes sous un seul Département ministériel; M. le Ministre des Travaux Publics, consulté à ce sujet, transmet la réponse suivante :

« Toutes les routes appartenant à la grande voirie, c'est-à-dire les routes de

» l'État, les routes provinciales et les routes concédées, rentrent dans les attributions du Département des Travaux Publics, et, par suite, sont placées sous la surveillance de l'administration des ponts et chaussées.

» L'on suppose que la demande de la 4<sup>e</sup> section a pour but de distraire du Département de l'Intérieur tout ce qui concerne le service des chemins vicinaux de *grande communication*; car l'on ne saurait considérer comme routes, les chemins vicinaux ordinaires.

» Cette question a déjà été examinée à diverses reprises, et il a été reconnu qu'il n'y a pas lieu de changer les attributions des deux Départements.

» Lorsque les nombreux travaux, en cours d'exécution dans le pays, seront terminés, l'on pourra examiner de nouveau la demande dont il s'agit. »

L'art. 7 est adopté.

ART. 8. *Plantations nouvelles sur les routes.* . . . . fr. 41,000 »

Adopté.

## SECTION II.

### BÂTIMENTS CIVILS.

ART. 9. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État :*

Charges ordinaires . . . . .	fr.	120,000	»
Charges extraordinaires . . . . .		10,000	»

Adopté.

## SECTION III.

### SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE, DES POLDERS ET DES CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

ART. 10. *Travaux d'entretien ordinaires et extraordinaires et dépenses d'exploitation des canaux et rivières :*

Charges ordinaires . . . . .	fr.	754,306	»
Charges extraordinaires . . . . .		159,415	»

La 3<sup>e</sup> section a chargé son rapporteur de demander si le concours de l'État, pour l'entretien des quais de Liège, ne constitue pas une disposition exceptionnelle qui pourrait être un antécédent fâcheux.

M. le Ministre a qui cette demande a été transmise par la section centrale, répond de la manière suivante :

« L'intervention de l'État dans les frais d'entretien, de réparation et de restauration des murs de quai bordant la Meuse, dans la traverse de la ville de Liège, n'est point un fait nouveau. Cette intervention a eu lieu depuis plusieurs années, et la convention conclue entre l'État, représentée par le Ministre des Travaux Publics et la ville de Liège, représentée par le conseil communal de cette localité, convention qui porte la date du 22 juillet 1854, n'a fait que régulariser un état de choses préexistant.

» Elle ne constitue point, d'ailleurs, l'application d'un principe nouveau. En effet, la répartition, entre l'État et la ville de Courtray, de la dépense résultant des travaux de reconstruction des quais de la rive gauche de la Lys, dans

» la traverse de cette ville, a été réglée par une convention intervenue, le  
 » 9 avril 1850, entre le Département des Travaux Publics et l'administration  
 » communale de Courtray, et approuvée par arrêté royal du 11 mai suivant.

» De même, la répartition, entre l'Etat et la ville de Bruges, des frais des tra-  
 » vaux de reconstruction de la partie des quais de cette ville, qu'à cette époque il  
 » avait été reconnu nécessaire de renouveler, ainsi que la dépense d'entretien de  
 » ces mêmes quais, a été réglée par une convention intervenue, le 29 mai 1850,  
 » entre le Département des Travaux Publics et l'administration communale de  
 » Bruges, et approuvée par arrêté royal du 10 juillet suivant. (Développements  
 » nouveaux à l'appui du budget du Département des Travaux Publics, pour  
 » l'exercice 1851, n° 130, des Documents parlementaires. Session 1849-1850.  
 » Pages 19, 20, 21, 22, 28, 29 et 30).

L'art. 10 est adopté.

### Travaux d'amélioration des canaux et rivières.

#### BASSIN DE LA MEUSE.

ART. 11. Meuse dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg . . . . . fr.	310,000 »
» 12. Canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht . . . . .	9,000 »
» 13. Canal de Maestricht à Bois-le-Duc . . . . .	47,800 »

Adoptés.

ART. 14. Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut . . . . .	40,820 »
---	----------

La 1<sup>re</sup> section avait demandé, lors de la discussion de l'art 16, si les perrés que l'on construit, sont établis de telle façon qu'ils pussent servir lorsque la rivière sera approfondie. Cette question, fait observer M. le Ministre des Travaux Publics, doit, sans doute, se rapporter à l'art. 14, dans lequel, sous le litt. g, une somme de 3,000 francs est attribuée à la construction de perrés aux abords des écluses et des siphons de la 3<sup>e</sup> section du canal de la Meuse à l'Escaut; il ajoute :

« Que cette 3<sup>e</sup> section du canal de jonction, le long de laquelle il est question d'établir des perrés, a été, de prime abord, construite à la profondeur voulue. »

Dans le même article, litt. h, une somme de 2,000 francs est attribuée à l'achat d'une chaloupe pour le service de l'administration. La 4<sup>e</sup> section avait demandé si cette chaloupe ne pourrait pas être remplacée par une simple barquette. M. le Ministre des Travaux Publics répond :

« La chaloupe, dont on demande à faire l'acquisition, est destinée à faire des sondages, à reconnaître l'état des ouvrages d'art, et à d'autres opérations de même nature. Elle doit, en conséquence, être munie d'une chambre destinée à servir de refuge au fonctionnaire, lorsque le temps devient mauvais. »

L'art. 14 est adopté.

ART. 15. Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo. . . . . fr.	10,180 »
» 16. Canal d'embranchement vers Hasselt. . . . .	26,600 »
» 17. . . . . vers Turnhout. . . . .	4,250 »
» 18. Sambre canalisée. . . . .	28,000 »
Adoptés	

ART. 19. Canal de Charleroi à Bruxelles . . . . . fr. 21,500 »

La 1<sup>re</sup> section avait manifesté le désir de savoir si l'on ne pourrait pas établir, à très-peu de frais, une nouvelle prise d'eau à la rivière la Samme, pour laquelle, paraît-il, on ne devrait pas payer d'indemnité aux usines.

M. le Ministre des Travaux Publics répond :

« L'ingénieur chargé du service du canal sera chargé d'étudier cette question, »  
 » et, dans le cas où il y aurait lieu de donner suite à cette idée, un crédit sera »  
 » demandé à cet effet. »

La 2<sup>e</sup> section demande quels sont les travaux d'amélioration auxquels doivent être appliqués dans la province de Brabant les 16,500 francs formant le litt. d. de l'art. 19.

M. le Ministre des Travaux Publics donne les explications suivantes :

« Le Gouvernement ne peut indiquer aujourd'hui, d'une manière précise, »  
 » quels sont les travaux d'amélioration, à l'exécution desquels sera affectée la »  
 » somme de 16,500 francs qui est comprise dans celle de 21,500 francs deman- »  
 » dée à l'art. 19 du projet de budget, à titre de crédit destiné à des améliorations »  
 » à apporter au canal de Charleroi à Bruxelles.

» Cette somme a été indiquée par les agents de l'Etat, chargés de la direction »  
 » de cette importante voie navigable, comme pouvant être indispensable à »  
 » l'exécution de travaux à effectuer aux ouvrages d'art du canal, et dont l'utilité »  
 » pourrait être constatée pendant la prochaine baisse des eaux.

» Il est superflu d'affirmer ici qu'il ne sera fait emploi du crédit demandé, que »  
 » lorsque l'utilité des travaux à entreprendre aura été démontrée au Gouverne- »  
 » ment »

L'art 19 est adopté.

#### BASSIN DE L'ESCAUT.

La 4<sup>e</sup> section désire savoir, si le Gouvernement a fait étudier, la question des travaux à exécuter au Bas-Escaut.

Voici la réponse adressée à la section centrale par M. le Ministre des Travaux Publics :

« Une commission instituée en 1847, sous la présidence de M. le Gouverneur d'Anvers, est chargée de rechercher les causes des perturbations qui se sont pro- »  
 » duites dans ce fleuve depuis quelque temps, et de proposer les moyens de porter »  
 » remède à un tel état de choses. »

ART. 20. Canal de Gand à Ostende . . . . . fr.	9,000 »
» 21. . . . . de Plaschendaele vers la frontière de France. . . . .	15,690 »

Adoptés.

ART. 22. *Dendre* . . . . . fr. 150,000 »

(Établissement d'un canal de ceinture destiné à relier à la Dendre la station du chemin de fer d'Ath.)

La 2<sup>e</sup> section demande, si, pour le cas où ces travaux ne seraient pas déjà entamés, il ne serait pas préférable de relier la station d'Ath à la Dendre par une section de chemin de fer plutôt que par un canal.

M. le Ministre des Travaux Publics justifie ainsi le projet du Gouvernement :

« Ce canal sera établi dans les anciens fossés de la place, qu'il suffit de rectifier » et d'approfondir en quelques points ; les ponts, établis sur le chemin de fer de » Dendre-et-Waes et sur celui de Jurbise à Tournay, ont été construits dans cette » prévision.

» Il résulte de ce qui précède que la section du canal qu'il s'agit de construire, » le sera à bien moindres frais que ne pourrait l'être une section de chemin de » fer. Il est d'ailleurs à remarquer, ainsi que l'énonce la note préliminaire publiée » à l'appui du projet de budget de 1859, qu'un premier crédit de 150,000 francs » est alloué au budget de 1858 pour l'ouverture d'un canal destiné à relier à » la Dendre la station du chemin de fer d'Ath. »

La 6<sup>e</sup> section demande quelle suite sera donnée à l'ancien projet du canal de Jemmapes à Alost.

M. le Ministre des Travaux Publics donne la réponse suivante :

« Le Gouvernement a, dès à présent, l'intention de faire exécuter à la Dendre » des travaux ayant pour objet d'améliorer l'écoulement des eaux de cette » rivière et d'y établir une navigation permanente, depuis la station d'Ath jusqu'à » Alost.

» Déjà des fonds ont été alloués par les Chambres pour atteindre ce but. » Quand ces travaux seront achevés, on examinera s'il peut y avoir lieu de pro- » longer cette navigation jusqu'au couchant de Mons. »

L'art. 22 est adopté.

ART. 23. *Rupel* . . . . . fr. 49,000 »

» 24. *Seine* . . . . . 6,000 »

» 25. *Petite-Nèthe canalisée.* . . . . . 9,000 »

» 26. *Grande-Nèthe* . . . . . 10,000 »

Adoptés.

#### BASSIN DE L'YSER.

La 1<sup>re</sup> section appelle l'attention du Gouvernement sur la concession demandée d'un canal de Menin à Ypres, et désire savoir si elle pourra être accordée dans un bref délai.

M. le Ministre des Travaux Publics répond que « le projet de ce canal est » rédigé, mais jusqu'à présent la concession n'est pas demandée. S'il se pré- » sente un concessionnaire, le Gouvernement avisera sur l'accueil à faire à ses » propositions. »

ART. 27. <i>Yser</i> . . . . .	fr.	13,202 »
» 28. <i>Canal d'Ypres à l'Yser</i> . . . . .		5,000 »

Adoptés.

## PLANTATIONS.

ART. 29. <i>Plantations nouvelles</i> . . . . .		25,000 »
---	--	----------

La 3<sup>e</sup> section a demandé que les plantations, le long du canal de la Campine, se fissent d'arbres fruitiers, surtout de noyers.

Elle se fonde sur ce que :

1<sup>o</sup> Le bois de noyer, employé par différentes industries importantes du pays, devient de plus en plus rare et cher ;

2<sup>o</sup> Sur ce que les arbres fruitiers réussissent fort bien dans presque toutes les localités de la Belgique, et entre autres dans les terrains de la Campine ;

3<sup>o</sup> Sur ce que les fruits produisent un revenu en attendant l'époque d'abattre les arbres ;

4<sup>o</sup> Sur ce que ce mode de plantation est suivi en Allemagne avec le plus grand succès, même au bord des grandes routes, où la vente des fruits se fait par adjudication publique, dès qu'il est possible de juger de la quantité de fruit ;

5<sup>o</sup> Sur ce que, en plantant les berges et digues des canaux, aux environs des maisons éclusières surtout, les plantations et fruits pourraient être surveillés aussi par les employés des canaux ;

6<sup>o</sup> Sur ce qu'il y a moins de danger de maraudage le long des canaux qu'aux bords des grandes routes.

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur ces observations.

L'article 29 est adopté.

## FRAIS D'ÉTUDES.

ART. 30. <i>Frais d'études pour le service des travaux hydrauliques et des chemins de fer en construction ; acquisition de brochures, de cartes, etc.</i> . . . . .	fr.	7,000 »
---	-----	---------

Adopté.

## BACS ET BATEAUX DE PASSAGE.

ART. 31. <i>Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances</i> . . . . .	fr.	27,000 »
--	-----	----------

Adopté.

## SECTION IV.

## PORTS ET CÔTES.

ART. 32. <i>Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire des ports, côtes, phares et fanaux :</i>		
	Charges ordinaires . . . . .	fr. 185,570 »
	Charges extraordinaires. . . . .	164,000 »

Adopté.

## TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES PORTS, CÔTES, PHARES ET FANAUX.

La 6<sup>e</sup> section désire savoir si, au moyen des sommes demandées, on pourra

faire les travaux nécessaires pour préserver des inondations la partie du littoral qui s'étend entre Ostende et Nieupoort, où la mer gagne beaucoup.

Voici les explications que donne à ce sujet M. le Ministre des Travaux Publics :

« Les travaux dont il est question aux art. 33 et suivants, n'ont, en aucune façon, pour objet de préserver des inondations la partie du littoral entre Ostende et Nieupoort. Il est bien vrai que les propriétaires de la grande wateringue de l'ouest se plaignent de ce que l'écoulement de leurs eaux n'est pas satisfaisant, et réclament de l'État un subside pour les aider à faire exécuter les travaux destinés à remédier à cet état de choses. Cette question va faire l'objet d'un examen sérieux, et si, comme le prétendent les pétitionnaires, l'écoulement des eaux de cette localité est entravé par suite de travaux exécutés dans l'intérêt général, le Gouvernement pourra réclamer des Chambres les moyens de faire droit à des plaintes qui seraient reconnues fondées. »

ART. 33. <i>Ostende</i> . . . . .	fr.	50,000	»
» 34. <i>Nieupoort</i> . . . . .		8,000	»
» 35. <i>Côte de Blankenberghe</i> . . . . .		20,000	»
» 36. <i>Phares et fanaux</i> . . . . .		300	»
Adoptés.			

## SECTION V.

## PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 37. <i>Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacement</i> , fr.	587,810	»
» 38. <i>Traitements et indemnités des chefs de bureau et commis, des éclusiers, pontonniers, gardes-ponts à bascule et autres agents subalternes des ponts et chaussées</i> . . . . .	499,477	86
» 39. <i>Frais des jurys d'examen et des conseils de perfectionnement, mission des élèves-ingénieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil</i> . . . . .	12,000	»
Adoptés.		

## CHAPITRE III.

## Mines.

ART. 40. <i>Personnel du conseil des mines. — Traitements</i> . fr.	42,100	»
---	--------	---

La 6<sup>e</sup> section demande s'il ne serait pas utile d'augmenter les attributions du conseil des mines.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu dans ces termes :

« Depuis quelques années, le travail du conseil des mines est considérablement diminué; aussi le gouvernement songe-t-il à augmenter les attributions du conseil. Toutefois, il ne saurait rien préciser à cet égard en ce moment.

L'art. 40 est adopté,

ART. 41. <i>Personnel du conseil des mines. — Frais de route, fr.</i>	600 »
» 42. — — — — — <i>Matériel . . . . .</i>	2,000 »

Adoptés.

ART. 43. <i>Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement . . . . .</i>	45,000 »
--	----------

La 5<sup>e</sup> section pense qu'il y aurait lieu de réduire le traitement de 2,000 francs dont jouit le secrétaire de quelques caisses de prévoyance, et qui semble trop élevé pour les services qu'il peut rendre.

M. le Ministre des Travaux Publics donne, à cet égard, les explications suivantes :

« Le Département, tout en reconnaissant la justesse de cette observation et la convenance de réduire le traitement du secrétaire-adjoint de certaines caisses de prévoyance, fait remarquer que l'administration n'intervient pas dans la fixation du chiffre de ce traitement ; le taux en est réglé par les commissions administratives, sous le contrôle de l'assemblée générale des exploitants associés.

» Prenant l'initiative d'une mesure profitable aux intérêts de la caisse du Couchant de Mons, la commission administrative a supprimé, en 1857, l'emploi de secrétaire-adjoint, qui était devenu vacant par le décès du titulaire ; un commis de la division des mines au gouvernement provincial du Hainaut s'est chargé, moyennant une indemnité annuelle de 300 francs, de faire la besogne qui incombe au secrétaire-adjoint de la caisse. C'est là une réforme économique qu'il est désirable de voir introduire dans les autres caisses de prévoyance, et le Département des Travaux Publics ne manquera pas d'en proposer l'adoption aux commissions administratives. »

L'art. 43 est adopté.

ART. 44. <i>Impressions, achats de livres, de cartes et d'instruments ; publications de documents statistiques, encouragements et subventions, essais et expériences . . . . . fr.</i>	7,000 »
» 45. <i>Traitements et indemnités du personnel du corps des mines et salaires des expéditionnaires employés par les ingénieurs . . . . .</i>	146,000 »
» 46. <i>Frais des jurys d'examen, des conseils de perfectionnement et missions des élèves-ingénieurs de l'école spéciale des mines . . . . .</i>	6,000 »

Adoptés.

COMMISSIONS DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.

ART. 47. <i>Frais de route et de séjour . . . . . fr.</i>	600 »
» 48. <i>Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc. . . . .</i>	1,400 »

Adoptés.

## COMMISSIONS DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS.

ART. 49. <i>Frais de route et de séjour</i> . . . . . fr.	1,400	»
» 50. <i>Publication du Recueil, frais de bureau, etc.</i> . . . . .	3,900	»

Adoptés.

## CHAPITRE IV.

## Chemins de fer. — Postes. — Télégraphes. — Régie. — Services d'exécution.

## SECTION PREMIÈRE.

## VOIES ET TRAVAUX.

Un membre de la section centrale se plaint du peu d'empressement que l'administration des ponts et chaussées met à examiner les chemins de fer concédés après leur achèvement, ce qui occasionne des retards à leur mise en exploitation.

La section centrale appuie cette observation, en la recommandant à l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics.

ART. 51. <i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés</i> . . . . . fr.	211,343	»
» 52. <i>Salaires des agents payés à la journée</i> . . . . .	1,620,000	»

Adoptés.

ART. 53. *Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie :*

Charges ordinaires . . . . . fr.	1,165,500	»
» extraordinaires . . . . .	250,000	»

Cet article présente, aux litt. *a* et *b* (fourniture de billes et de rails), une diminution de 250,000 francs sur le chiffre alloué au budget de 1858 ; la 2<sup>e</sup> section demande si la reprise du chemin de fer de Mons à Manage permettra de maintenir cette diminution.

Voici la réponse faite à cette question par M. le Ministre des Travaux Publics :

« Les prévisions budgétaires de l'exercice 1859 ne comprennent pas d'allocations spéciales pour la réfection des voies, le renouvellement des rails, » ou frais d'exploitation quelconques, en vue de la reprise par l'État de la ligne » de Mons à Manage. L'administration s'est bornée à établir les besoins afférents » à l'exploitation des lignes actuelles, sans égard à une augmentation éventuelle » de l'étendue du réseau général.

» La réduction de 250,000 francs, proposée à cet article, est donc la conséquence de l'appréciation des besoins actuels, en dehors de toute préoccupation » relative à la ligne de Mons à Manage. »

L'art. 53 est adopté.

ART. 54. <i>Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers</i> . . . . . fr.	645,000	»
--	---------	---

Adopté.

## SECTION II.

## TRACTION ET ARSENAL.

**ART. 55. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . 192,000 »**

La 6<sup>e</sup> section demande si l'on construit des locomotives neuves dans les ateliers de Malines.

M. le Ministre des Travaux Publics donne à ce sujet les explications suivantes :

« On ne construit pas de locomotives neuves à l'arsenal, dans l'acception du mot ; mais on y opère l'assemblage de toutes les pièces qui constituent une machine.

» Ainsi, par exemple, l'administration met en adjudication les diverses pièces nécessaires au montage de dix locomotives et elle comprend, dans le cahier des charges, dix chaudières, soixante roues motrices et d'avant, dix essieux coudés, quarante essieux droits, dix paires de cylindres, dix châssis, etc., etc.

» Cette division des fournitures a pour conséquence, une concurrence très-grande. En effet le nombre d'établissements, capables de construire entièrement une locomotive, est très-limité, tandis qu'un grand nombre d'industriels peuvent concourir à la construction des pièces spéciales entrant dans la composition d'une locomotive, en outre il est presque impossible de reconnaître dans une locomotive l'ivrée toute montée, des défauts que pourraient présenter certaines pièces, tandis qu'en faisant livrer les pièces non assemblées, elles sont examinées, une à une avec le plus grand soin et il y a une garantie plus complète de bonne confection et de bonne qualité.

» Les locomotives ainsi montées dans les ateliers, sont d'un prix très-avantageux pour l'administration.

» L'administration continue à faire livrer toutes montées les locomotives destinées à augmenter le nombre de ses remorqueurs, et même une partie des machines commandées sur le budget, en remplacement de celles qui sont mises hors de service.

» Il est à observer que toutes les grandes compagnies de chemins de fer en Angleterre, en France et en Allemagne suivent la même marche, c'est-à-dire qu'elles font monter et même construire dans leurs ateliers une partie de leurs moyens de traction.

» On ne doit pas perdre de vue que dans les moments où les grands établissements industriels sont pourvus de fortes commandes, il n'est guère possible d'obtenir d'eux des locomotives à courts termes. Si l'administration n'avait donc pas le moyen de se pourvoir par une autre voie, la situation pourrait devenir très-embarrassante dans certaines éventualités. »

L'art. 55 est adopté.

**ART. 56. Salaires des agents payés à la journée. . . . fr. 1,900,000 »**

Cet article présente une augmentation, sur la somme allouée au budget de 1858,

de 72,500 francs destinée à couvrir la dépense nouvelle qui doit résulter de la mise en activité de l'atelier de rebandage des roues.

La 2<sup>e</sup> section trouve que cette augmentation n'est pas suffisamment justifiée, M. le Ministre des Travaux Publics complète ainsi les renseignements déjà fournis :

« Il est à observer que le crédit alloué au budget de 1857, s'élevait à »  
 » 1,927,700 francs, mais qu'une partie de cette somme est restée sans emploi,  
 » d'une part, par suite de retards dans les fournitures pour montage de loco-  
 » tives, d'autre part, parce que l'installation de l'atelier de rebandage de roues  
 » n'a pu avoir lieu.

» Lors de la présentation du budget de l'exercice 1858, l'administration a basé  
 » des évaluations sur les dépenses effectives de 1856 (celles de 1857 n'étant pas  
 » connues), et qui se sont élevées à 1,820,000 francs ; mais la clôture des comptes  
 » de 1857 donne pour cet exercice, une dépense de 1,873,000 francs, en sorte  
 » que les évaluations portées au budget de 1858, c'est-à-dire, la somme de  
 » 1,827,000 francs paraît insuffisante, puisque, outre les dépenses ordinaires  
 » de 1857, il y aura à pourvoir à celles devant résulter de la mise en activité de  
 » l'atelier des roues et du montage des locomotives.

» En résumé, le crédit de 1,900,000 francs demandé pour 1859, est inférieur  
 » de 27,700 francs à celui alloué pour 1857. L'administration espère se renfer-  
 » mer dans ces limites, si aucune cause extraordinaire ne se produit en dehors  
 » de ses provisions. »

L'art. 56 est adopté.

ART. 57. *Primes d'économie et de régularité* . . . . . fr. 70,000 »

Adopté.

ART. 58. *Combustible et autres objets de consommation pour la*  
*traction des convois.* . . . . . 2,000,000 »

Cet article présente, sur le chiffre alloué au budget de 1858, une réduction de 67,500 francs.

La 2<sup>e</sup> section désire connaître les motifs de cette diminution.

M. le Ministre des Travaux Publics donne à cet égard les explications suivantes :

« La réduction de la dépense pour combustible a été très-importante pendant »  
 » l'exercice dernier. Elle résulte de différentes causes, savoir :

» 1<sup>o</sup> De la baisse des prix. Le coke qui coûtait en 1857 de 28 à 29 francs,  
 » ne coûte plus actuellement que de 25 à 26 francs ; le prix des briquettes qui  
 » était de 20 francs, est tombé à environ 15 francs.

» 2<sup>o</sup> De la réduction de la consommation, par suite de la mise en service de »  
 » locomotives neuves de forte puissance, et dont la surface de chauffe, est du  
 » double de celle de nos anciennes machines. La consommation par unité de tra-  
 » vail, a diminué dans de fortes proportions. Les réparations importantes faites  
 » aux locomotives, pendant ces dernières années, ont également beaucoup contri-  
 » bué à réduire la consommation de combustible.

» Enfin la surveillance de plus en plus active de l'administration sur la consommation du combustible a contribué aussi, dans une certaine mesure à produire plus d'économie dans cette partie importante du service.

» On peut estimer à environ 500.000 francs, relativement au travail présumé des locomotives, la diminution de dépense que ces diverses causes ont pour résultat. Il y a donc lieu de se féliciter d'avoir consacré à l'amélioration du matériel, des crédits assez considérables, mais qui aujourd'hui sont largement compensés par les économies réalisées sur la consommation. »

L'art. 58 est adopté.

**ART. 59. Entretien, réparation et renouvellement du matériel :**

Charges ordinaires . . . . . fr. 2,403,900 »

Charges extraordinaires . . . . . 386,500 »

**ART. 60. Redevances aux compagnies.** . . . . . 190,000 »

Adoptés.

### SECTION III.

#### TRANSPORTS.

**ART. 61. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés** . . . . . fr. 965,526 »

» **62. Salaires des agents payés à la journée et des manoeuvres** . . . . . 1,336,560 »

Adoptés.

**ART. 63. Frais d'exploitation** . . . . . fr. 450,000 »

La 1<sup>re</sup> section demande pourquoi l'on établit pas l'éclairage au gaz dans toutes les stations, où la chose est possible et notamment à Ath.

M. le Ministre des Travaux Publics répond :

« Avant de faire les frais d'installation des conduits de gaz à la station d'Ath, l'administration voulait être fixée sur les dispositions définitives à arrêter pour cette station, notamment sous le rapport du raccordement du chemin de fer Hainaut et Flandres.

» Partout où il y a des usines à gaz, l'administration introduit ce mode d'éclairage, lorsque les dispositions définitives de la station ont pu être arrêtées et qu'elle dispose des crédits nécessaires, sur la somme votée annuellement, par la Législature, pour travaux d'amélioration. » (Art. 54, litt. b.)

» En ce qui concerne la station d'Ath, l'administration espère être en mesure, dans un délai peu éloigné, d'y installer l'éclairage au gaz. La dépense nécessaire à ce travail est comprise dans les prévisions budgétaires. »

L'art. 63 est adopté.

**ART. 64. Camionnage.** . . . . . fr. 380,000 »

La 6<sup>e</sup> section demande s'il ne serait pas possible de mettre le camionnage en adjudication.

M. le Ministre explique, dans les termes suivants, les raisons pour lesquelles ce mode, suivi autrefois, a été abandonné :

« Il n'y a aucune impossibilité matérielle à mettre le service du camionnage en adjudication publique, mais l'expérience a prouvé que ce système ne produisait qu'un très-mauvais service qui compromettait celui du chemin de fer et tendait, par conséquent, à éloigner le public.

» Le camionnage a été organisé en 1840. Il a été mis en adjudication jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1848.

» A cette époque, le Département des Travaux Publics, reconnaissant tous les vices de ce système, décida, par un arrêté du 13 décembre 1847, que ce service serait confié aux maîtres de poste.

» Voici les principaux motifs de cette résolution :

» Eu égard à la concurrence, résultant des adjudications, les entrepreneurs étaient souvent incapables de l'exécuter convenablement et ne présentaient pas toujours des garanties suffisantes de *solvabilité*, condition essentielle dans un pareil service. Les adjudicataires ne possédaient pas non plus les chevaux ni les camions nécessaires, ou, s'ils s'en fournissaient à grands frais, ils se voyaient évincés peu d'années après.

» Commissionnaires pour la plupart, les entrepreneurs du camionnage tiraient parti de leur double position, pour faire concurrence à l'administration elle-même; ils expédiaient en bloc, pour leur propre compte, des ballots formés de petits colis qui leur étaient remis en détail par les expéditeurs.

» Les bénéfices qu'ils retiraient de leur position pouvaient seuls les déterminer à soumissionner des rabais sur le taux fixé pour l'adjudication.

» D'autres camionneurs qui n'exerçaient pas la commission, cherchaient à réaliser des bénéfices au moyen d'économies excessives, dans les frais de personnel et de matériel, ainsi que dans la nourriture des chevaux; ils obligeaient ainsi l'administration à les mettre en demeure, par sommation d'huissier, de pourvoir convenablement aux exigences du service et à le faire effectuer d'office; cette mesure, qui a été appliquée à Bruxelles même, avait pour résultat de susciter des réclamations incessantes et d'encombrer la station, par suite des retards dans la remise à domicile des marchandises, retards impossibles à éviter en pareil cas.

» D'autre part, la position des maîtres de poste, si souvent recommandés à la sollicitude du Gouvernement, justifiait, indépendamment de leur aptitude spéciale une préférence en leur faveur.

» L'administration n'a pas eu à regretter jusqu'ici la mesure prise en 1847. »

L'art. 64 est adopté.

ART. 65. *Pertes et avaries* . . . . . fr. 80,000 »

Adopté.

## SECTION IV.

## TÉLÉGRAPHES.

ART. 66. <i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .</i>	fr.	189,000	»
» 67. <i>Salaires des agents payés à la journée. . . . .</i>		40,000	»
» 68. <i>Entretien . . . . .</i>		35,000	»

Adoptés.

## SECTION V.

## SERVICES EN GÉNÉRAL (chemins de fer, postes et télégraphes).

ART. 69. <i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .</i>	fr.	48,850	»
--	-----	--------	---

Adopté.

ART. 70. <i>Salaires des agents payés à la journée. . . . .</i>	fr.	48,800	»
---	-----	--------	---

La 1<sup>re</sup> section fait observer qu'il serait plus conforme à la loi de comptabilité que la fabrication des timbres-poste et des coupons des chemins de fer, fut confiée à l'administration des finances.

M. le Ministre des Travaux Publics répond de la manière suivante, à cette observation :

» Ce transfert d'attribution n'offrirait aucun avantage, et n'augmenterait pas  
 » l'efficacité du contrôle; mais, il entraînerait nécessairement à des difficultés et  
 » des complications qui, en cas d'urgence, peuvent être une entrave à la marche  
 » régulière du service.

» Il est à remarquer que les produits de cet atelier, ne sont que l'un des  
 » moyens multiples servant à la perception des recettes de la poste et du chemin  
 » de fer; qu'il fait partie de l'ensemble des moyens de contrôle des recettes, et que  
 » son déplacement aurait pour conséquence de détruire l'unité de direction et de  
 » vérification, sans qu'aucune garantie nouvelle puisse justifier cette mesure.

» Au surplus, l'organisation de ce service n'a donné lieu, jusqu'ici, à aucune  
 » observation, et il fonctionne avec une régularité parfaite. »

L'art. 70 est adopté.

ART. 71. <i>Matériel et fournitures de bureau . . . . .</i>	fr.	220,000	»
» 72. <i>Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration . . . . .</i>		20,000	»

Adoptés.

## SECTION VI.

## RÉGIE.

ART. 73. <i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .</i>	fr.	38,600	»
» 74. <i>Frais de bureau et de loyer . . . . .</i>		3,500	»

Adoptés.

## SECTION VII.

## POSTES.

ART. 75. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	fr.	688,000	»
» 76. Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes . . . . .	fr.	1,023,250	»
» 77. Transport des dépêches . . . . .		402,000	»
» 78. Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie . . . . .		227,800	»

La 2<sup>e</sup> section demande s'il n'y aurait pas lieu de réviser la loi sur la maîtrise des postes aux chevaux.

Cette question transmise à M. le Ministre des Travaux publics a reçu la réponse suivante :

« Depuis environ vingt ans l'administration s'est occupée, de la réorganisation des maîtrises de postes aux chevaux.

» Les différents projets mis en avant n'ont pu aboutir à une solution satisfaisante et pratique.

» Les relais qui existaient sur les routes et qui ont été délaissés par les voyageurs par suite de l'établissement de nouvelles voies de communication, sont pour la plupart démontés depuis longtemps, tandis que les relais établis dans les villes d'une certaine importance ont trouvé en quelque sorte une compensation dans le service du camionnage que le chemin de fer leur concède de préférence à tous autres entrepreneurs de transport.

» En présence des nombreuses lignes de chemin de fer qui sillonnent la Belgique et qui touchent à la plupart des centres industriels et à toutes les villes quelque peu importantes; en présence des projets en instance, de ceux qui surgissent tous les jours, il semble moins opportun que jamais de songer à réorganiser les relais dont la coexistence avec le chemin de fer n'est possible qu'exceptionnellement. Il semble que l'administration doit continuer à soutenir, comme elle le fait actuellement, les relais qui sont encore montés, en leur donnant la préférence pour le camionnage des chemins de fer, en les subsidiant pour le transport des dépêches en dehors du chemin de fer, ainsi que par la création d'affluents surtout vers les localités restées en dehors des lignes ferrées. »

« Dans la situation actuelle des choses, le Gouvernement ne pense pas qu'il soit opportun de présenter une loi nouvelle concernant la maîtrise des postes. »

Les art. 75, 76, 77 et 78 sont adoptés.

## CHAPITRE V.

ART. 79. Traitements des fonctionnaires et employés des divers services, mis en disponibilité par mesure générale.			
	Charge extraordinaire . . . . .	fr.	64,000

La 2<sup>e</sup> section demande si le Gouvernement s'assure que les agents qui jouissent

d'un traitement de disponibilité n'occupent pas de positions, dans des services particuliers, qui permettraient de retirer ce traitement de disponibilité.

M. le Ministre des Travaux Publics transmet à ce sujet les explications suivantes :

« Il n'est pas à la connaissance de l'administration que des agents en disponibilité avec jouissance d'une partie de leur traitement, occupent des fonctions dans des services particuliers.

» Elle doit, au surplus, faire observer, ainsi qu'elle l'a fait à la Législature précédente, qu'il n'est pas en son pouvoir d'y faire obstacle, à moins d'être en position d'obliger les fonctionnaires en disponibilité à opter entre leur retraite en activité ou leur démission. Mais pour recourir à ce moyen il faudrait, de toute nécessité, d'abord majorer les crédits pour traitements; ensuite, qu'il fût possible de replacer ces fonctionnaires dans une position conforme à leur rang et à la spécialité de leur aptitude.

» L'administration saisit l'occasion des vacances d'emploi pour rappeler à l'activité les fonctionnaires et employés dont il lui est possible d'utiliser les services. De même, elle envoie successivement devant la commission provinciale des pensions, ceux qui lui semblent réunir les conditions voulues par la loi, pour être admis à la retraite. »

L'art. 79 est adopté.

#### CHAPITRE VI.

ART. 80. *Pensions*. . . . . fr. 7,000 »

Adopté.

#### CHAPITRE VII.

ART. 81. *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension*. . . . fr. 7,000 »

Adopté.

#### CHAPITRE VIII.

ART. 82. *Dépenses imprévues non libellées au budget*. . . fr. 18,000 »

Adopté.

L'ensemble du budget et le projet de loi sont adoptés par la section centrale, à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*  
C. D'HOFFSCHMIDT.

*Le Président,*  
AUG. ORTS.