

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 FÉVRIER 1873.

Budget du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1873 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget, pour l'exercice 1873, comporte :

1° Pour charges temporaires et permanentes fr.	51,490,704
2° Pour charges extraordinaires et temporaires	1,711,550
soit un total de fr.	<u>53,202,054</u>

Mais, depuis le dépôt de ce projet, divers amendements dictés, ou bien par des nécessités impérieuses, ou bien par le transfert, au Département des Travaux Publics du service de la marine, ont notablement augmenté ce crédit ; ils concernent :

1° L'administration centrale, pour. fr.	46,550	
2° — des ponts et chaussées	596,000	
3° Les chemins de fer, postes, télégraphes et marine, pour.	12,045,657	
4° Les traitements de disponibilité.	14,500	
5° Les pensions (1 ^{er} terme).	1,000	
6° Les secours, pour.	<u>1,500</u>	
		<u>12,705,007</u>

Le budget, ainsi amendé, atteint le chiffre de fr.	65,907,061
et présente, par conséquent, sur celui de 1872, qui s'est élevé, y compris les crédits supplémentaires, à fr.	<u>58,142,915</u>
une augmentation de fr.	<u>7,764,146</u>

(1) Budget, n° 81, XI (session de 1871-1872).

Amendements du Gouvernement, n° 4.

(2) La section centrale, présidée M. TACK, était composée de MM. BLECKMAN, LEFEBVRE, THONISSEN, NOTHOMB, WASSEIGE et VAN OVERLOOP.

Trois nouveaux amendements, comportant ensemble 98,000 francs et dont il est parlé au présent rapport, élèvent le chiffre ci-dessus à 66,008,061 francs.

C'est sur son ensemble que la section centrale a délibéré les 27 novembre et 18 décembre 1872.

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

Les six sections se sont réunies le 14 novembre 1872. La 1^{re}, la 2^e, la 3^e et la 6^e section adoptent le projet, sans observation.

La 3^e section charge son rapporteur d'insister pour qu'un crédit soit sollicité du Gouvernement en vue de faire l'acquisition d'un bateau dragueur spécialement destiné à l'entretien du port d'Ostende.

La même section formule le vœu que l'installation des stations, sous tous rapports, soit complétée dans le plus bref délai possible.

Il importe, en effet, au plus haut degré, que la dernière main soit mise aux travaux de l'espèce.

La 3^e section demande également communication de la situation des recettes de la marine, pour 1874, par service et par port ; elle s'appuie sur la circonstance que les états qui la concernent ont toujours été remis aux membres des sections chargées d'examiner spécialement le budget du Ministère des Affaires Étrangères.

La 4^e section signale les cas, exceptionnels à la vérité, où des employés des postes et télégraphes manquent de politesse et d'empressement envers le public.

Un membre signale aussi l'installation défectueuse de certains guichets de bureaux de poste et chemins de fer dont les ouvertures, trop exigües, rendent les communications avec les employés à la fois incommode et fatigante.

Il ne semble pas difficile d'obvier efficacement à cet état de choses.

Le même membre désirerait savoir pourquoi les coupons de parcours, au chemin de fer, ne sont, généralement, délivrés que peu de minutes avant le départ de chaque train. Il lui paraît que le service ne pourrait que gagner en régularité si la distribution de ces coupons se faisait beaucoup plus tôt et même à toute heure de la journée, au gré des voyageurs.

Une observation, — dont l'importance serait difficilement méconnue, — a été mise en lumière; elle concerne la position des aiguilleurs ou gardes excentriques attachés au service des stations.

La position de ces modestes et précieux agents ne paraît pas suffisamment appréciée, si l'on tient compte du salaire peu élevé, peu rémunérateur qui leur est attribué. Cependant, ils assument une grande responsabilité et disposent, en quelque sorte, à toute heure, de la vie de nombreux voyageurs.

L'intérêt public exige impérieusement que ces sortes d'emplois ne soient confiés qu'à des hommes d'un âge mûr, intelligents et dont la conduite a toujours été à l'abri de tout reproche. Il importe, dès lors, que de tels agents soient beaucoup mieux rétribués.

La 4^e section, avant de terminer sa mission, charge son rapporteur d'attirer l'attention de la section centrale sur la prime que les tarifs internationaux,

comparés aux tarifs intérieurs, offrent aux expéditeurs de marchandises à l'étranger ou en transit.

EXAMEN DU PROJET DE BUDGET EN SECTION CENTRALE.

Dans la séance du 27 novembre dernier, la section centrale a, d'abord, adopté le projet de budget à l'unanimité; puis, après avoir procédé à l'analyse des procès-verbaux des sections, elle a décidé que plusieurs questions seraient transmises, pour y répondre, à M. le Ministre des Travaux Publics.

Dans la deuxième séance, qui eut lieu le 18 décembre, la section centrale a cru devoir appeler l'attention du Gouvernement sur la circonstance que les retards que l'on signale dans l'expédition des petits colis pourraient bien provenir, à la fois, de l'insuffisance du personnel et du matériel affecté au service du camionnage.

Se rappelant ensuite les considérations développées dans le rapport de la section centrale concernant le budget de 1872, elle charge son rapporteur d'insister pour que la convention conclue avec la Compagnie Van Gend soit, ou dénoncée, ou modifiée de manière :

- 1° A faire taire les justes plaintes du commerce ;
- 2° A prévenir les pertes considérables qu'éprouve le Trésor par le maintien d'un état de choses si éminemment contraire à ses intérêts.

La section centrale insiste encore pour que le Gouvernement, sans autres délais, fasse procéder à l'adjudication de la fourniture et du placement des tabliers de plusieurs ponts sur la Meuse dont les piles et les culées sont déjà construites. Elle charge, ensuite, son rapporteur de demander à M. le Ministre des Travaux Publics le degré d'avancement des études relatives aux chemins de fer vicinaux à petit écartement et s'il n'est pas disposé à concéder ces sortes de railways à des sociétés sérieuses.

L'année dernière, à l'occasion du budget de l'exercice 1872, la section centrale a préconisé un système de travaux d'entretien de routes à bail de dix, quinze ou vingt ans, et ce, en se plaçant au double point de vue de l'économie et de la viabilité de ces voies de communication. La section centrale actuelle désirerait savoir si le Département des Travaux Publics a jugé susceptible d'être mis en pratique le mode d'adjudication proposé.

Par rapport au Musée Wiertz, la section centrale n'a pas ses apaisements sur la nécessité de l'entourer d'une grille et d'imposer, de ce chef, au Trésor une dépense estimée à 65,000 francs ; puis un membre demande :

- 1° Le complet achèvement de la section du canal de Saint-Job-in-'t-Goor, comprise entre Saint-Léonard et Saint-Job-in-'t-Goor ;
- 2° La mise en adjudication du dernier tronçon reliant le canal d'Hérentals à la section en construction et par là à la section achevée de cette voie navigable.

Il fait observer, en même temps, que, dans la séance de la Chambre des Représentants du 4 mai 1872, l'honorable Ministre des Travaux Publics, aurait promis de tenir la main au complet et immédiat achèvement des travaux dont il s'agit.

Après avoir appuyé cette demande de son adhésion, la section centrale exprime aussi l'avis, en présence de l'ensablement du canal de Bruges, causé par le mélange des eaux de la Lys et de ce canal, qu'il y a lieu, pour le Gouvernement, d'aviser à l'emploi de mesures propres à éviter, à l'avenir, le grave inconvénient dont il s'agit, tout en assurant, en même temps, le service de la dérivation des eaux de la Flandre.

Avant de terminer la séance, la section centrale signale la suppression, au commencement de l'hiver, de divers trains, et, entre autres, de celui qui partait de Louvain pour Bruxelles à 8 heures 20 du matin. Elle pense qu'on est allé trop loin dans cette voie et qu'il y a lieu d'en rétablir quelques-uns.

Enfin, jetant un coup-d'œil rétrospectif sur des observations présentées à l'occasion du budget de 1872, et restées sans réponse, la section centrale charge son rapporteur de les reproduire succinctement dans le travail qu'il est appelé à élaborer.

La discussion est ensuite continuée à une prochaine séance.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 4 à 6. *Traitement des fonctionnaires et employés.*

Augmentation : fr. 46,330.

Les art. 4 à 6 composant ce chapitre ont été adoptés sans discussion. D'ailleurs, il serait difficile, sinon impossible, de se rendre compte, sans de longues et minutieuses investigations, de la nécessité de l'augmentation pétitionnée ; d'autre part, il y a lieu de faire observer que les vérificateurs du chemin de fer qui touchent, pour frais de voyage, etc., une indemnité annuelle de 1,030 francs, et les contrôleurs payeurs de la régie qui leur sont assimilés, 800 francs, sont, sous ce rapport suffisamment rétribués.

En effet, les uns et les autres jouissent de la gratuité de parcours sur les chemins de fer et ne sont assujettis que périodiquement à des déplacements, dont les frais ne peuvent être élevés, les decouchés formant l'exception.

Aussi la plupart de ces fonctionnaires considèrent-ils leurs frais de route comme un supplément de traitement.

Si l'on compare les indemnités dont il s'agit à celles que reçoivent les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, et plus spécialement les conducteurs qui sont astreints à des déplacements journaliers, on reste convaincu que le Département des Travaux Publics n'établit pas, à ce point de vue, une juste proportion.

En ce qui concerne l'augmentation de 12,400 francs proposée en faveur des huissiers, messagers et gens de service, tout en l'approuvant comme justifiée, on ne peut cependant se dispenser de faire remarquer qu'un semblable témoignage de sollicitude devrait également, s'étendre aux agents de même catégorie, attachés aux administrations provinciales ; aucune différence ne devrait exister entre les traitements des uns et des autres.

Sans vouloir, en aucune façon, s'immiscer dans l'organisation des divers services qui constituent le Département des Travaux Publics, la section centrale, pénétrée de la justice qui doit présider à la fixation des traitements en général, incline à croire qu'aucune différence, sous ce rapport, ne devrait exister entre les mêmes grades, soit que les titulaires ressortissent à l'administration centrale, soit qu'ils relèvent des administrations extérieures.

En effet, les uns et les autres doivent posséder une égale aptitude, montrer un égal dévouement et donner tout leur temps à la chose publique. Il est donc peu équitable qu'une différence, parfois très-importante, se révèle, par le rapprochement des émoluments attachés à des fonctions, à la fois de même importance et de même nature.

A une époque déjà éloignée, la distinction dont il s'agit pouvait se justifier dans une certaine mesure. On s'appuyait, à cet égard, sur la circonstance que des fonctionnaires appelés à résider constamment dans la capitale étaient assujettis à des loyers, à des frais de représentation plus élevés, etc. Aujourd'hui il n'en est plus de même. En effet, un parfait équilibre, en quelque sorte, s'est établi, à ce point de vue, entre toutes les parties du pays. On pourra faire observer, nous ne l'ignorons pas, que l'administration centrale, qui contrôle en dernier ressort, doit être distinguée, quant aux taux des traitements, de celles qui en dépendent. Cette raison est plus spécieuse que concluante.

Les fonctionnaires et employés, qui rassemblent tout les éléments d'un projet, d'une affaire quelconque, qui en constituent un tout complet, souvent irréprochable, sont de véritables inventeurs, dont les services valent, s'ils n'excèdent, ceux de leurs collègues appelés seulement à les contrôler.

Nous attirons donc l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur ces considérations qui nous paraissent de nature à ne pas être perdues de vue.

L'année dernière, le service de la petite voirie a fait l'objet d'une question à laquelle le Département des Travaux Publics a répondu par une fin de non recevoir. Pour rattacher ce service à l'administration des ponts et chaussées, il faudrait, en quelque sorte, a-t-il dit, rapporter la loi du 10 avril 1841, attendu qu'elle s'oppose, si ce n'est sans l'initiative des communes et des députations permanentes, à l'intervention directe du Gouvernement.

Il suffirait conséquemment de convaincre celles-ci de la haute utilité, au point de vue général, de la reprise, par l'État, de la surveillance des chemins vicinaux, pour les amener à abdiquer leurs prérogatives. C'est pour pousser le Gouvernement à entrer dans cette voie que la section centrale conseille, de nouveau, l'adoption de la mesure qu'elle préconise de tous ses efforts. Selon elle, il n'y a pas lieu de se préoccuper du recrutement du personnel appelé à la surveillance des chemins vicinaux.

En attendant l'organisation des cadres qui s'opérerait insensiblement, cela s'est bien pratiqué pour le chemin de fer, les anciens agents de la voirie resteraient en fonctions, et même seraient conservés à titre définitif, s'ils répondaient par leur aptitude et leur dévouement aux exigences du service.

ART. 5.

Le projet de budget primitif, comme celui amendé, comprend, pour matériel,

fournitures de bureau, charbon, etc., un crédit de 85,000 francs pour charges ordinaires et permanentes, et de 15,000 francs pour charges extraordinaires et temporaires.

M. le Ministre s'étayant de l'accroissement des bureaux, par suite de l'extension considérable des divers services ressortissant à son Département, comme aussi du renchérissement exorbitant du prix des charbons, du bois, des objets mobiliers, etc, sollicite une augmentation de crédit, et propose, par conséquent, par un message spécial du 20 janvier, de porter à 105,000 francs la somme de 85,000 francs dont il vient d'être parlé.

Le crédit de 15,000 francs demandé serait maintenu comme charge extraordinaire.

La section centrale, convaincue de la réalité des motifs allégués par l'honorable Ministre des Travaux Publics, adopte, à l'unanimité, le supplément de crédit pétitionné.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. BATIMENTS CIVILS.

SECTION PREMIERE.

PONTS ET CHAUSSÉES. ART. 7 ET 8.

Le budget de 1872 comprend un crédit de fr.	3,441,000
Le budget de 1873 amendé s'élève à	3,761,000
Done une augmentation de fr.	320,000

que le libellé de la note explicative justifie suffisamment. A l'occasion de cet article, une question a été posée au Ministre : il y a été répondu de la manière suivante :

QUESTIONS.

Le Département des Travaux Publics fait-il étudier la question relative à l'adjudication de l'entretien des routes, exposée dans le rapport du budget de 1872, et a-t-il jugé pratique le mode d'adjudication proposé ?

RÉPONSES.

Aussitôt que le rapport dont il s'agit a paru, MM. les ingénieurs en chef, directeurs des ponts et chaussées, dans les neuf provinces, ont été consultés sur le point de savoir s'il ne serait pas possible, à l'avenir, en modifiant la loi sur la comptabilité de l'État, de faire adjudger l'entretien des routes, pour un terme de dix, quinze ou vingt ans, et de laisser aux entrepreneurs qui se conformeraient aux stipulations d'un cahier des charges, quant à l'exécution des ouvrages prévus, le soin de les régler et de les coordonner à leur volonté, pourvu que les voies de communication dont il s'agit fussent entretenues en parfait état.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

Les fonctionnaires précités se sont tous prononcés contre l'adoption de cette mesure; adjudger les travaux d'entretien des routes pour un terme de dix à vingt ans, serait engager l'avenir et s'exposer à des mécomptes, des circonstances de toute nature pouvant, pendant un aussi long espace de temps, modifier considérablement l'état de choses existant au moment de l'adjudication.

Le Département est également d'avis que la mesure proposée ne peut être adoptée.

Les rapports de MM. les ingénieurs en chef, concernant l'affaire, sont communiqués ci-joints en copie, à la section centrale.

La section centrale pense que le mode actuel d'entretien des routes est onéreux pour le Trésor et qu'il devrait être remplacé par un autre, qui aurait pour objet de comprendre les travaux de toute espèce dans un forfait absolu qui durerait dix, quinze ou vingt ans. La loi qui régit la matière ne permet d'adjudication que pour un terme de cinq ans, il est vrai, mais c'est là un obstacle qu'une loi nouvelle peut facilement aplanir.

Les motifs qui militent en faveur de notre manière de voir sont consignés page 11 du rapport de la section centrale du budget de 1872, et les raisons invoquées par les ingénieurs, pour repousser le système préconisé, nous paraissent reposer sur une appréciation erronée qui consiste à penser que l'entrepreneur pourrait, entre autres, dans une certaine mesure, se soustraire à des obligations dont il serait le seul juge.

Comme actuellement, l'administration exercerait un contrôle de tous les instants; l'entrepreneur, au lieu d'exécuter, chaque année, des quantités égales de relevés neufs et d'entretenir, par conséquent, à grands frais, des parties de routes défectueuses, anticiperait, en temps opportun, sur plusieurs exercices et s'exonérerait ainsi de dépenses considérables qu'il ne peut éviter maintenant. Voilà ce dont MM. les ingénieurs ne se rendent pas bien compte; de là naîtrait, lors de l'adjudication, une économie réelle pour le Trésor.

Nous n'ignorons pas combien il est difficile d'amener l'administration des ponts et chaussées à substituer à un mode depuis quelque temps en vigueur, un autre mode d'entretien des routes, que l'expérience n'a pas encore consacré. C'est le sort de toute innovation. Mais nous ne persistons pas moins à penser qu'un bail plus ou moins long offre à l'entreprise plus de latitude pour prendre les mesures nécessaires, en vue d'assurer le bon et économique entretien des routes. Les baux à termes, les baux emphytéotiques présentent cet avantage.

D'ailleurs, le mode suivi actuellement n'est pas bien ancien, puisque, pendant près de trente-cinq ans, à partir de 1830, chaque province était régie par des cahiers des charges différents. Nous ajoutons, qu'après une courte période de temps d'application, il a subi des modifications et que le forfait est restreint aux quantités prévues de pavage neuf et aux repiquages. L'entretien des ouvrages d'art et des terrassements s'effectue à bordereau de prix, et dès lors, en quelque sorte en régie.

Dans leurs rapports sur le sujet qui nous occupe, MM. les ingénieurs en chef ont fait entrevoir que la mise en pratique de notre système donnerait lieu à de nombreux procès; d'après nous, il les éviterait, au contraire, par la simplification du travail, et nous ajoutons qu'aujourd'hui plus que jamais, les cahiers des charges trop rigoureusement interprétés, ou plutôt à cause de leur application, pour ainsi dire en dernier ressort, pour ceux-là même qui sont juges et parties dans leur propre cause, font surgir de nombreux procès que l'État perd trop souvent.

Pour éviter l'inconvénient résultant de cet état de choses, n'y aurait-il pas lieu de créer une direction spéciale, indépendante du comité permanent consultatif des travaux publics. Elle s'occuperait exclusivement d'affaires contentieuses et pourrait, (c'est à quoi le Gouvernement doit particulièrement tendre) résoudre, mieux qu'aujourd'hui, les questions litigieuses par voie transactionnelle.

A cette occasion, la section centrale désirerait connaître le nombre de procès pendant actuellement devant les tribunaux et cours du royaume, et comment il se fait que de si longs délais s'écoulent depuis l'exploit introductif d'instance jusqu'à la prononciation du jugement ou de l'arrêt.

Ces délais ne doivent-ils pas plutôt être attribués à la circonstance, que les conseils du Département des Travaux Publics sont surchargés de besogne, qu'à toute autre raison puisée dans le plus ou moins de célérité de la justice.

Sur diverses routes de l'État, le long de canaux et de chemins de fer, existent, depuis bien des années déjà, des plantations d'arbres fruitiers. Ces essais, si nos renseignements sont exacts, seraient couronnés d'un plein succès. La section centrale se demande comment il se fait que l'administration des ponts et chaussées, qui a conseillé elle-même, cette fois, cette innovation, ne continue pas à lui donner toute l'extension qu'elle comporte. Les fruits de toute espèce acquièrent, chaque année, un accroissement de valeur considérable. L'État, dès lors, retirerait de ces plantations, dans un avenir peu éloigné, des avantages dont on ne peut connaître l'importance. Et puis, les arbres fruitiers ne causent pas, tant s'en faut, aux propriétés voisines autant de dommages que les peupliers et les ormes. On le sait, l'innovation dont nous recommandons une large application au Département des Travaux Publics, atténuerait, en grande partie, si elle ne les fait disparaître, les plaintes fondées des riverains des routes.

Les plantations pour lesquelles, chaque année, un crédit de 41,000 francs est demandé, font actuellement, nous aimons à le reconnaître, de la part du Gouvernement, l'objet d'une sollicitude spéciale. En fixant désormais à 10 mètres, en vertu d'instructions récentes, l'espacement des arbres, on permettra à l'air de circuler plus librement, à la lumière de se répandre avec moins d'entraves sur les

terrains limitrophes, circonstances qui amoindrissent sensiblement l'importance des dommages causés.

La section centrale ne peut qu'engager l'honorable Ministre des Travaux Publics à tenir strictement la main à ce que ses instructions, si judicieuses, soient scrupuleusement observées.

SECTION II.

BÂTIMENTS CIVILS.

Les art. 9, 10 et 10^{bis}, qui composent cette section, s'élèvent à 483,000 francs. Ce crédit contient 65,000 francs pour construction :

1° D'un mur ou d'une grille pour clôturer les terrains dépendants du musée Wiertz ;

2° D'une loge à l'usage du concierge.

D'abord, la section centrale, faute de renseignements, ne se rendit pas bien compte de l'utilité du travail proposé ; éclairée aujourd'hui par son rapporteur qui s'est rendu sur les lieux, elle croit, eu égard à la circonstance que le musée Wiertz n'est pas suffisamment placé à l'abri des atteintes de la malveillance et qu'aux termes des règlements en vigueur, à Ixelles, sur les bâtisses, le Gouvernement peut être contraint de se conformer, comme un particulier, aux prescriptions qu'ils renferment.

En présence de ces considérations, la section centrale adopte le crédit pétitionné.

Par suite de l'extension considérable qu'ont pris les bureaux de la cour des comptes, le personnel y attaché doit être considérablement augmenté. Cette circonstance exige l'appropriation immédiate des locaux qui servaient naguère de logement.

Divers autres travaux doivent également être exécutés, tels que placement de calorifères, substitution d'un escalier en bois à un escalier en pierre qui conduit au second étage.

En outre, deux salons de l'hôtel sont tendus de tapisseries flamandes d'une grande importance, au point de vue de l'histoire de l'art et de l'industrie en Belgique.

Le Département des Travaux Publics a pensé que les tapisseries dont il s'agit devaient être placées au Musée royal d'armures et d'antiquités. Pour les remplacer, il faudra effectuer des travaux d'ornementation.

Pour faire face à ces différents chefs de dépenses, un crédit de 26,000 francs est sollicité.

D'autre part, pour compléter l'ensemble des nouvelles constructions, Place du Trône et rue Ducale et Brederode, il convient d'établir deux trophées et un groupe sur les pilastres du mur du palais de la rue Ducale, et deux trophées sur les deux derniers pilastres de la rue Brederode, faisant partie du mur en cours d'exécution. Pour ces divers objets, un crédit de 20,000 francs est demandé.

D'après ce qui précède l'art. 10 du budget serait augmenté de 46,000 francs, ce qui porterait à 201,000 francs le crédit de 155,000 francs d'abord sollicité.

La section centrale considère comme suffisamment justifiées les nouvelles dépenses proposées ; elle les approuve, à l'unanimité, en demandant à M. le

Ministre des Travaux Publics de faire choix, pour l'exécution des trophées et des groupes, d'artistes belges, qui, par un talent incontestable, par leur position spéciale, se recommandent à la bienveillance du Gouvernement.

SECTIONS III ET IV.

CANAUX ET RIVIÈRES, PORTS ET CÔTES.

ART. 10.

Depuis la rédaction des amendements, la nécessité d'une nouvelle allocation de 32,000 francs s'est fait sentir ; elle doit être affectée à la construction d'un mur de soutènement sur la rive gauche de la Senne, le long de l'école de médecine vétérinaire.

Lors des crues extraordinaires de novembre et de décembre dernier, les eaux de la Senne ont emporté le revêtement en charpente qui protégeait, contre l'action du courant, la berge de cette rivière à l'endroit dont il s'agit.

Pour rétablir les lieux dans leur état primitif et empêcher le retour de dégradations de cette nature, le Département des Travaux Publics a pensé que le seul moyen efficace à employer consistait à établir, le long de la berge de la Senne, un mur de soutènement en prolongement de celui qui existe en amont de la maison éclusière, située boulevard du Midi.

La section centrale sans rien préjuger de la mesure proposée, croit devoir faire observer, s'appuyant sur les renseignements recueillis, que le crédit sollicité lui semble peu justifié. En effet, à quelle cause principale les dégradations dont il s'agit sont-elles dues ? Uniquement aux travaux que la ville de Bruxelles fait exécuter.

Pour construire un mur de soutènement en amont de l'écluse déjà citée, la ville de Bruxelles fit établir un barrage dans la Senne, au lieu d'un batardeau. Le premier moyen devait interrompre le cours des eaux, le second n'aurait fait que le diminuer dans une faible mesure.

Lorsqu'eurent lieu les inondations qui affligèrent le pays tout entier, la ville de Bruxelles voulut faire démolir son barrage ; mais la hauteur des eaux et la violence du courant s'y opposèrent. Tous les moyens employés furent impuissants. De là, une chute violente qui, creusant et corrodant la berge de gauche de la rivière, enleva peu à peu une partie du terre-plein qui sépare la Senne de l'École vétérinaire ; de là aussi la nécessité de remédier efficacement à cette situation, si l'on veut éviter de graves dangers pour cet établissement.

ART. 11. *Canaux de la Campine.*

Le 18 décembre dernier, lors de la réunion de la section centrale, un de ses membres insista pour que celle-ci appelât l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur la nécessité de faire :

1° Compléter immédiatement la construction de la section du canal de Saint-Job-in-'t-Goor comprise entre Saint-Léonard et cette localité ;

2° Mettre en adjudication le dernier tronçon destiné à relier le canal de Hérenthals à la section entamée et, par là, à la section achevée de cette voie navigable.

La section centrale n'a pu se dispenser d'attirer l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur ce double objet, d'autant plus que, dans la séance de la Chambre, du 4 mai 1872, il a promis de prendre les mesures nécessaires pour atteindre immédiatement le but dont il s'agit.

Lors de la discussion du budget des Travaux Publics, pour l'exercice 1872, M. le Ministre des Travaux Publics a bien voulu promettre de faire choix, dans un bref délai, d'un ingénieur capable, pour étudier et reconnaître la possibilité de créer un canal maritime de Bruxelles à l'Escaut, avec embranchement sur Malines et Louvain.

Près d'un an s'est écoulé depuis cette époque, et nous ne sachions pas que des opérations aient été faites dans une direction quelconque en vue de rendre hommage à l'engagement pris devant la Chambre.

Il sera sans doute facile à M. le Ministre des Travaux Publics d'expliquer le motif de cette inaction.

Il ne s'agit cependant pas, dans la circonstance qui nous occupe, d'une idée en l'air, d'une œuvre irréalisable, tant s'en faut.

Il y a moins de dix ans, quand certains esprits, à l'initiative desquels nous aimons à rendre justice, préconisaient du haut de la tribune les travaux d'assainissement de la Senne, à Bruxelles, leurs paroles étaient accueillies avec incrédulité. Aujourd'hui ce projet gigantesque, qui réagit si heureusement sur la santé publique, peut être considéré comme touchant à son couronnement. Si toutes les parties intéressées, État, provinces et communes, montrent, pour réaliser le projet de M. Dubois-Nihoul, une volonté dégagée de toute arrière-pensée, nul doute que, dans un avenir prochain, soit que le Gouvernement dirige l'initiative déjà prise, soit que l'industrie privée s'en empare, le projet dont il s'agit recevra, tout autorisé à le croire, la consécration qu'il comporte.

BASSIN DE L'ESCAUT.

ART. 21. *Escaut.*

A l'occasion de cet article, nous citerons trois questions posées par la section centrale à M. le Ministre des Travaux Publics, et auxquelles ce haut fonctionnaire a répondu de la manière suivante :

QUESTIONS

Les études relatives à l'assainissement des polders du pays de Waes, sont-elles près d'être terminées ? Le Gouvernement espère-t-il pouvoir, dans un bref délai, entreprendre ce travail si éminemment utile à l'agriculture et si nécessaire au point de vue de l'hygiène ?

RÉPONSES.

Ainsi que le fait connaître la note du Département des Travaux Publics reproduite aux pages 16 et 17 du rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants, qui avait été saisie du projet de budget de ce Département pour l'exercice 1872, une commission spéciale a été chargée de rechercher les mesures à prendre et les travaux à exécuter pour assurer, d'une manière efficace, l'assèchement des polders du pays de Waes dont les

QUESTIONS.

RÉPONSES.

eaux s'évacuent dans l'Escaut, par le Melkader, à Calloo.

Cette commission a terminé ses études et formulé ses propositions.

Parmi les mesures qu'elle préconise, la première qui doit être mise à exécution est la réunion en association des polders dont les eaux s'écoulent par le Melkader.

Ce ne sera que lorsque cette association se trouvera constituée que les travaux à effectuer pour assurer l'assèchement des terrains à comprendre dans sa circonscription pourront être entrepris.

En effet, il incombe aux propriétaires intéressés de pourvoir à leur exécution.

La dépense à faire est évaluée à la somme de 250,000 francs.

La question de savoir si l'État doit intervenir dans cette dépense est réservée.

Le 4 avril 1872, le Département des Travaux Publics a transmis au gouverneur de la province de la Flandre orientale, pour être communiqué à l'association des polders intéressés, lorsqu'elle sera organisée, le projet des travaux que la commission propose d'effectuer pour assurer l'assèchement de ces polders.

Dès le 3 mars 1872, ce projet avait reçu l'adhésion du Département des Travaux Publics.

Il devra nécessairement, avant sa mise à exécution, être approuvé aussi par le Département de la Guerre.

Un arrêté royal du 28 mars 1872, dont un exemplaire se trouve ci-annexé, a décrété la réunion en association des polders du pays de Waes intéressés à des travaux communs d'assèchement et d'amélioration.

Les polders à comprendre dans cette association sont au nombre de onze, savoir : les polders de Calloo, Beveren, Vracene, Verrebroek, Vieil Arenberg, Kieldrecht, Saftingen, Turflanken, Zalingem, Roodemaer et Saint-Gilles-Broek.

Les directions de ces polders ont été

QUESTIONS.

RÉPONSES.

invitées à faire procéder, par l'assemblée générale des propriétaires ayant droit de vote, à la désignation de délégués effectifs et suppléants pour assister à la réunion dont il est question à l'art. 2 de l'arrêté royal du 28 mars 1872.

Trois polders se sont refusés à nommer des délégués, donnant pour motif que ledit arrêté royal ne peut leur être rendu applicable, leurs intérêts étant en opposition avec ceux des polders qui ont provoqué la mesure; ce sont ceux de Verrebroek, de Beveren et de Calloo.

Le Gouvernement ne croit pas devoir tenir compte de cette opposition, et son intention est de passer outre à l'exécution pleine et entière de l'arrêté royal du 28 mars 1872.

En conséquence, il a donné des instructions pour que l'assemblée générale mentionnée à l'art. 2 de cet arrêté royal fût réunie aux fins déterminées par l'art. 3.

Il a prescrit, non-seulement de convoquer à cette assemblée générale les délégués désignés par les polders qui se rallient au projet d'organisation de l'association, mais encore d'informer les trois polders opposants, que, malgré l'attitude qu'ils ont prise, la réunion de l'assemblée générale est provoquée, et de leur faire connaître le lieu, le jour et l'heure où cette assemblée générale sera tenue, afin qu'ils puissent, s'ils jugent à propos de revenir sur leur détermination première, y envoyer des délégués.

Le Gouvernement attend, pour donner à l'affaire, en ce qui le concerne, la suite requise, la notification qui doit lui être adressée aux termes de l'art. 8 de l'arrêté royal du 28 mars 1872.

La solution à intervenir dépend donc, en ce moment, des propriétaires intéressés eux-mêmes.

A quel degré d'avancement sont arrivés les travaux d'approfondissement du canal

Un crédit de 3,000,000 de francs a été ouvert au Ministère des Travaux Publics,

QUESTIONS.

de Terneuzen? Les crédits affectés à ces travaux, ont-ils reçu leur application?

Pour quel motif ne construit-on pas les barrages de la Meuse, pour lesquels les crédits ont été votés depuis plus d'un an?

RÉPONSES.

par l'art. 1^{er}, § 15, de la loi du 3 juin 1870, pour être affecté à l'exécution des travaux d'amélioration du régime du canal de Gand à Terneuzen, au point de vue de la navigation maritime.

Sous la date du 12 août 1870, le Gouvernement a adjugé l'entreprise des travaux de redressement, d'élargissement et d'approfondissement à exécuter à cette voie navigable, entre le pont du chemin de fer de Gand à Eccloo et celui de Langerbrugge, et dans la traverse de Rieme, territoire d'Ertvelde, pour redresser les courbes trop brusques et donner au canal une largeur au plafond de 17 mètres avec une profondeur d'eau de 6^m,50 sous la flottaison réglementaire.

Cette entreprise a été adjugée au prix de 1,248,400 francs.

A la date du 1^{er} décembre 1872, il avait été payé aux adjudicataires la somme de 520,000 francs, qui correspond à peu près à la moitié du prix d'adjudication.

A la même époque, il avait été prélevé sur le montant du crédit alloué, tant du chef de l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux adjugés, que pour la surveillance de ceux-ci et pour divers autres objets accessoires, une somme de 616,218 francs.

C'est au moyen de la construction de barrages à fermettes qu'a été opérée la canalisation de la partie de la Meuse, située à l'aval de Namur.

D'un autre côté, ce sont trois barrages à hausses mobiles qui ont été, dans ces derniers temps, construits sur le même fleuve, entre Namur et Rivières.

Des doutes s'étant élevés, au sujet du système à suivre dans la construction des barrages restant à établir, pour compléter la canalisation de la Meuse, en amont de Rivières, le Département des Travaux Publics a, par arrêté du 27 avril 1871, institué une commission chargée de don-

QUESTIONS.

REponses.

ner son avis motivé sur la question de savoir si, pour les barrages à construire sur la Meuse, en amont de Rivières, il y a lieu d'adopter le système des barrages à hausses mobiles établis entre Namur et Rivières, ou bien s'il convient de revenir au système des barrages à fermettes construits en aval de Namur.

La commission instituée n'a point, jusqu'à ce jour, fait parvenir au Ministère des Travaux Publics, son rapport sur l'importante question qui a été soumise à son examen par ce département ministériel.

Dans cette situation des choses, le Ministère des Travaux Publics a, sous la date du 13 novembre dernier, invité l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la province de Namur, à dresser immédiatement et à lui soumettre, dans le plus bref délai possible, un projet complet, avec plans et cahier des charges, pour la construction, d'après les meilleures dispositions en usage, du premier des barrages à établir sur la Meuse, en amont de Rivières.

Ce fonctionnaire a, en outre, reçu pour mission de dresser également, aussitôt que possible, le projet du second barrage ou tout au moins des fondations de cet ouvrage d'art.

Les pluies calamiteuses qui ont sévi sur le pays pendant plus de deux mois ont attiré l'attention de la section centrale sur la situation de la ville de Gand.

Pour prévenir l'inondation désastreuse dont elle vient d'être victime, un moyen radical et, dès lors efficace, semble pouvoir être employé.

Comme la Meuse à Liège, l'Escaut à Gand devrait être dérivé de l'amont à l'aval. Par l'exécution de ce projet, l'obstacle au cours rapide des eaux disparaîtrait entièrement et l'on rendrait ainsi, impossible, dans l'avenir, le retour du spectacle désolant dont récemment nous avons été témoins.

Nous croyons devoir, en conséquence, mus par un sentiment d'humanité que la Chambre tout entière comprendra, insister de toutes nos forces, pour que dès la bonne saison, le Département des Travaux Publics fasse procéder aux études nécessaires à l'exécution de travaux de nature à préserver désormais la ville de Gand du véritable fléau qui vient d'éprouver si douloureusement sa laborieuse population.

La section centrale a reçu communication de diverses pétitions indiquant des Travaux à exécuter pour prévenir les inondations de l'Yser, ainsi que de tout le bassin de l'Escaut en amont de Gand.

Elle engage M. le Ministre des Travaux Publics à faire étudier les divers travaux recommandés et qui ont pour but de prévenir les inondations d'une des plus riches contrées du pays.

ART. 31. *Demer.*

La section centrale, frappée de la justesse des considérations émises dans le rapport de sa devancière, en ce qui concerne les barrages à établir sur le Demer, et destinés à resusciter l'ancien système d'irrigation, appelle tout spécialement l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur cet objet important ; elle forme le vœu que des études sérieuses soient faites le plus tôt possible en vue du but qu'il s'agit d'atteindre.

Depuis la création de l'état de choses actuel, un certain nombre de prairies ont, il est vrai, été converties en terres labourables, mais tout autorise à croire que les propriétaires renonceraient volontiers à leur culture en présence des avantages réels qu'ils retireraient d'irrigations régulières.

SECTION VI.

ART. 40. *Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées.*

L'augmentation de 5,000 francs, sollicitée pour la création du grade d'ingénieur principal, ne donne lieu, de la part de la section centrale, à aucune observation critique. Toutefois, l'emploi anticipatif, sur le budget de 1872, de la somme ci-dessus a réduit d'autant le montant des indemnités à allouer aux conducteurs des ponts et chaussées qui, durant cet exercice, ont été astreints à un service extraordinaire.

La section centrale émet le vœu que ces utiles et laborieux fonctionnaires n'aient pas à subir de perte sous ce rapport.

Elle pense également qu'il y a lieu de faire pour tous les fonctionnaires des ponts et chaussées ce qui a été pratiqué pour leurs collègues des administrations centrales et du chemin de fer, c'est-à-dire qu'il y a lieu de leur allouer une indemnité en rapport avec les services rendus. Tous les employés d'un même département lui paraissent avoir des titres incontestables à la même sollicitude ; ils doivent être placés sur la même ligne.

ART. 41. *Traitements et indemnités des chefs de bureau, etc.*

L'augmentation de 22,400 francs, réclamée en faveur des chefs de bureau, commis, surveillants, etc., est justifiée, à la fois, par la nouvelle organisation, résultant du vote du budget de l'exercice 1872, et par l'extension qu'ont pris les nouveaux travaux décrétés et en voie d'exécution.

Si de bonnes raisons militent pour l'allocation d'une indemnité extraordinaire annuelle, en faveur des ingénieurs et des conducteurs, celles qui recommandent

les fonctionnaires dont il s'agit sont bien meilleures encore, surtout si l'on considère le taux moyen de leurs traitements. En effet beaucoup d'entre eux, notamment les éclusiers, les pontonniers, etc., jouissent d'un traitement qui ne dépasse pas 700 francs. A l'époque actuelle où le prix de tous les objets nécessaires à la vie, déjà si élevé, va sans cesse croissant, on se rend difficilement compte comment l'État peut s'attacher des serviteurs fidèles par l'allocation de traitements inférieurs au salaire du plus médiocre manœuvre.

Signaler un semblable état de choses, c'est en provoquer le remède; aussi la section centrale espère-t-elle que M. le Ministre des Travaux Publics prendra, lors de la présentation du projet de budget de 1874, les mesures nécessaires pour améliorer une situation contre laquelle l'humanité plaide avec énergie.

CHAPITRE III.

MINES.

SECTION II.

ART. 47. *Personnel du corps.*

A cause de l'exigüité du cadre, l'avancement des ingénieurs est peu rapide; néanmoins, grâce à l'initiative de l'honorable Ministre des Travaux Publics, leur position s'est sensiblement améliorée par le vote du budget de 1872, qui comprenait, en vue de ce but, une allocation de 15,000 francs.

Quoi qu'il en soit, en considération de la cherté excessive de tout ce qui est indispensable aux besoins de la vie, les ingénieurs des mines, comme ceux de l'administration centrale, comme ceux du chemin de fer, enfin comme tous les fonctionnaires et employés ressortissant au Département des Travaux Publics, ont des droits égaux à l'obtention d'indemnités extraordinaires.

Les priver de la sollicitude qui s'étend à d'autres, ce serait créer une situation que M. le Ministre des Travaux Publics, fidèle à ses antécédents, ne saurait consacrer.

ART. 51. Le Gouvernement sollicite un crédit de 6,000 francs pour la confection de différentes cartes se rapportant aux mines, etc., et destinées à l'exposition de Vienne. (*Voir annexe n° 2.*)

La section centrale adopte cette demande par quatre voix contre deux; toutefois elle ajoute qu'elle engage le Département des Travaux Publics à s'adresser au Département de la Guerre où il existe des cartes qui paraissent offrir toutes les garanties sous le rapport des détails ainsi que de la belle et bonne exécution.

CHAPITRE IV.

CHEMIN DE FER.

PREMIÈRE SECTION.

ART. 52. *Voies et travaux.*

La position des aiguilleurs, des stations a donné lieu, de la part de la section centrale, à une demande de renseignements, à laquelle le Gouvernement a cru devoir donner la réponse bienveillante suivante :

QUESTION.

N'y a-t-il pas lieu d'améliorer le sort des aiguilleurs dans les stations du chemin de fer? Une grande responsabilité pèse sur ces modestes employés, l'intérêt public et la sécurité des voyageurs exigent impérieusement que l'emploi d'aiguilleur soit bien rempli par des hommes sûrs et partant bien rétribués.

RÉPONSE.

L'administration reconnaît qu'il y a lieu d'améliorer le sort des aiguilleurs dans les stations du chemin de fer. Certaines mesures qu'elle a prises dans ces derniers temps témoignent du reste qu'elle apprécie toute la valeur des considérations qui ont dicté la question ci-contre.

Le recrutement du personnel des aiguilleurs a dû être entouré de garanties destinées à n'y faire entrer que des sujets sûrs et convenables.

Mais, à raison même des qualités qu'elle exige d'eux, l'administration a pris certaines mesures qui leur font une position exceptionnelle. C'est ainsi qu'elle vient :

1^o De créer pour eux un tarif spécial de manière à leur assurer un salaire plus élevé qu'aux autres agents du personnel subalterne du service de surveillance et de police ;

2^o D'instituer des primes d'encouragement pour exciter leur émulation d'une manière constante. La somme affectée à ces primes fixée (R. 823), à l'origine, à 4,000 francs, a été doublée après la reprise des agents de la Société générale d'exploitation, elle est donc aujourd'hui de 8,000 francs, et il est à espérer que les ressources budgétaires nouvelles permettront de faire un pas de plus dans cette voie.

En outre, l'administration examine, en ce moment même, s'il n'y a pas lieu de compléter les mesures déjà prises à l'égard de ces agents, et cela en leur accordant (comme en Angleterre où l'on s'en trouve bien) un salaire fixe suffisant pour vivre et un salaire variable qui serait supprimé en cas d'accident.

Déjà d'importants crédits ont été demandés pour permettre le relèvement du salaire des ouvriers des différents services du chemin de fer. Il a été porté de ce chef au budget de 1872 une somme de 678,400 francs.

Au moyen de ces ressources, il a été possible d'améliorer dans une certaine

QUESTION.

RÉPONSE.

mesure la position des ouvriers en général et des garde-excentriques en particulier.

De nouveaux crédits pour le même objet figurent au budget de 1873, à concurrence de 520,400 francs, moyennant lesquels l'amélioration déjà réalisée pourra recevoir un premier complément indispensable.

Dans cette œuvre d'amélioration, l'administration fait en quelque sorte une place à part aux aiguilleurs, en attribuant au salaire de ces agents un taux *maximum* et *minimum* supérieur à celui des autres catégories d'ouvriers du chemin de fer.

Selon l'importance des postes qu'ils ont à occuper et à desservir, selon les difficultés de leur recrutement, enfin selon les qualités reconnues à l'agent que l'on considère, les garde-excentriques sont divisés en trois classes et leurs salaires varient entre fr. 2-40 et 4 francs.

De plus, le *maximum* de la première classe peut être dépassé exceptionnellement s'il s'agit d'un poste d'une importance hors ligne

Indépendamment de ces dispositions en ce qui regarde le salaire, il en existe d'autres dont l'application exclusive aux garde-excentriques atteste que l'administration partage à l'égard de ces agents le sentiment exprimé par la section centrale.

Ainsi, tout acte de vigilance exceptionnelle est récompensé par une gratification de deux à vingt jours de solde.

En outre, il est disposé d'une somme annuelle de 8,000 francs pour être distribuée à titre d'encouragement, dans les limites de dix à vingt jours de solde, entre les garde-excentriques qui se sont distingués par un service irréprochable.

Enfin, des jours de repos leur sont accordés, sans privation de salaire.

A la suite de cet exposé des mesures prises en vue d'améliorer le sort des aiguilleurs, l'administration croit devoir saisir l'occasion qui lui est offerte pour

QUESTION.

RÉPONSE.

appeler l'attention de la Législature sur une autre catégorie d'ouvriers non moins dignes d'intérêt, et qui ont à assurer un service pénible et dangereux : les manœuvres et accrocheurs.

Ces ouvriers doivent être robustes, intelligents et expérimentés. Cette expérience qui leur donne l'adresse et le sang-froid que réclame leur service, ne peut évidemment s'acquérir qu'après un certain temps d'initiation. De là, cette conséquence que toute mutation parmi ces ouvriers doit être évitée, aussi bien dans l'intérêt du service que dans celui des travailleurs.

Des agents nouveaux chargés de la manœuvre des wagons, de leur accrochage, etc., opérations qui, pendant la saison d'hiver, se font, la plupart du temps, à la lumière des lanternes, ne sont généralement doués, ni de la hardiesse, ni de l'adresse qu'exige ce travail. Ils ne parviennent pas à agir avec toute la célérité que le service réclame, et, ce qui est plus regrettable, ils sont exposés davantage aux accidents.

Il importe donc que l'administration soit à même de retenir ses bons manœuvres en rémunérant suffisamment leurs services.

Or, il est à observer qu'en présence des salaires comparativement élevés que l'industrie accorde aux bons ouvriers qu'elle emploie, les manœuvres des stations n'ont aucun intérêt à rester attachés au service du chemin de fer, et, à la moindre mesure de sévérité prise, ou même proposée à leur égard, ils quittent le service, certains qu'ils sont de trouver autre part un salaire plus élevé.

Quant aux agents nouveaux, que l'on parvient avec peine à leur substituer, ce sont le plus souvent, à raison même de ce qui précède, des ouvriers d'une valeur médiocre que l'industrie écarte de ses

QUESTION.

RÉPONSE.

ateliers, ou dont elle prise fort peu les services.

Il serait superflu d'insister sur les conséquences regrettables qui résultent des perpétuelles mutations qu'occasionne cet état de choses.

Il ne pourra, on le comprend, être mis un terme à cette situation préjudiciable, que moyennant le relèvement du taux des salaires accordés aux bons manœuvres des stations, jusqu'à concurrence de ce qui est alloué par les industries locales aux ouvriers réunissant des aptitudes similaires.

L'administration a la confiance que la Législature accueillera favorablement les propositions qui lui seront ultérieurement soumises dans ce but.

Mais aux considérations présentées par M. le Ministre des Travaux Publics à l'appui de ses propositions, qui comprennent également les ouvriers accrocheurs, la section centrale croit devoir en ajouter d'autres.

Aujourd'hui, il est peu de fonctions, quelles soient importantes ou non, dont l'accès ne soit subordonnée à de sérieuses garanties ; c'est à étendre celles-ci, bien plus qu'à les restreindre, qu'il y a lieu de s'appliquer. Partant de ce principe, si l'on considère la gravité des intérêts confiés à l'aiguilleur, on est effrayé à la pensée que des hommes négligents ou indignes pourraient recevoir la mission si délicate de tenir, en quelque sorte, en leurs mains, à chaque instant du jour, la vie de milliers de voyageurs.

Malheureusement, quoi qu'elle ait fait, l'administration n'a pu, jusqu'à ce jour, se soustraire à des erreurs au point de vue de ses choix.

Pourtant, parmi les ouvriers instruits, moraux, capables et bien connus dont elle dispose, il ne semble pas qu'il soit bien difficile, en rémunérant d'une façon exceptionnelle, de recruter un personnel d'aiguilleurs capable d'assurer, en tout temps, la sécurité des trains.

Pour atteindre ce but, un salaire minimum de 3 francs et maximum 5 francs ne serait pas trop élevé.

Dans les grandes stations, comme à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Louvain, Braine-le-Comte, Mons, Namur, etc., un employé compétent devrait être exclusivement chargé de la surveillance des aiguilleurs et responsable, avec ces agents, de la marche régulière du service.

Nous pensons que l'application d'une semblable mesure, qui ne serait guère onéreuse pour le Trésor, et le fût-elle, rendrait la confiance aux voyageurs, trop souvent, nous le disons avec regret, victimes de la négligence, de l'ineurie des ouvriers préposés à la manœuvre des excentriques.

La disposition des guichets de recette a donné lieu à des critiques qui se sont

traduites sous la forme d'une question adressée à M. le Ministre des Travaux Publics, qui y a répondu de la manière suivante :

QUESTION.

La section centrale fait remarquer que l'installation des guichets aux bureaux des chemins de fer, tant en ce qui concerne les lignes de l'État que pour ce qui regarde les lignes concédées, est défectueuse dans plusieurs stations. On a remarqué que l'ouverture de certains guichets est tellement étroite, que la communication avec les employés, est souvent très-incommode pour le public ; il serait désirable qu'il fût mis un terme à cet état de choses.

RÉPONSE.

L'Administration a reconnu l'existence des inconvénients que signale la section centrale et, en vue d'y remédier, elle a fait étudier les modifications qu'il serait utile d'apporter aux guichets des bureaux.

En suite de cette étude, il a été adopté un guichet-type dont les dispositions permettent de donner satisfaction au public. Ce guichet, dont l'ouverture a 50 centimètres de hauteur sur 20 de largeur, est divisé, sur sa hauteur, en deux parties presque égales et les communications entre le public et les employés pourront se faire commodément par la partie supérieure de ce guichet, laquelle sera fermée par un carreau mobile.

Tous les guichets à établir le seront d'après ce type, et la transformation des guichets actuels s'effectuera progressivement.

Le Département des Travaux Publics, interviendra auprès des compagnies exploitant les lignes concédées, pour que la même amélioration soit introduite sur ces lignes, etc.

La question suivante a été également adressée à M. le Ministre :

QUESTION.

Où en est l'étude des chemins de fer vicinaux à petit écartement et si le Département des Travaux Publics n'est pas disposé à accorder des concessions pour ces sortes de lignes à des soumissionnaires sérieux ?

RÉPONSE.

L'instruction administrative à laquelle le Département des Travaux Publics a trouvé nécessaire de soumettre la question de l'établissement, par voie de concession, de chemins de fer vicinaux à petit écartement, n'est point terminée. Ce ne sera que lorsque cette instruction sera complète, que le Gouvernement pourra, en parfaite connaissance de cause, se prononcer sur le point de savoir s'il y a lieu d'accorder des concessions de ce genre. Les demandes sérieuses de concession dont il serait saisi, ne manqueront pas d'ailleurs de faire de

QUESTION.

RÉPONSE.

sa part, l'objet d'un examen attentif et bienveillant.

SECTION III.

TRANSPORTS.

Cette branche du service, une des plus importantes de l'administration des chemins de fer, bien que dirigée par un fonctionnaire d'élite, donne lieu fréquemment à des plaintes, malheureusement fondées.

C'est ainsi que les pertes et avaries des colis ne décroissent pas, quant au nombre et à l'importance, malgré le contrôle actif, vigilant et sévère exercé sans interruption.

Le dévoiement des colis et leur perte ne proviennent-ils pas de l'insuffisance de durée des stationnements, et les préposés à l'échange ou au transbordement des colis n'opèrent-ils pas, dès lors, avec une précipitation qui exclut, de leur part, tout examen sérieux ?

Une autre branche de service, nous voulons parler de l'agence en douane de l'entrepôt de Bruxelles, a fixé également l'attention de la section centrale.

L'année dernière, tout en rendant hommage aux améliorations déjà réalisées, à la fois par l'honorable M. Wasseige et par son successeur, M. Moncheur, la même section avait présenté quelques observations. Elles ont porté leurs fruits, attendu qu'en ce moment, l'agence de l'entrepôt laisse bien peu à désirer.

La répartition des diverses parties du service est maintenant faite avec plus d'intelligence, et les agents qui y sont préposés montrent l'activité et le dévouement que l'administration est en droit d'exiger d'eux.

Cependant, soit manque d'initiative de leur part, soit infériorité au point de vue de la promptitude à satisfaire aux exigences du public, toujours est-il que les commissionnaires en douane continuent à régner en maîtres à l'entrepôt de Bruxelles, et que, par suite, l'agence en douane n'augmente pas sensiblement la moyenne mensuelle de ses recettes.

Nous ajoutons que si la situation actuelle devait se perpétuer, il serait peut-être préférable de renoncer à l'exploitation d'un service qui coûte plus qu'il ne rapporte.

Si nos renseignements sont exacts, les recettes de l'agence en douane ne dépasseraient guère 21,000 francs annuellement, tandis que les dépenses y relatives s'élèveraient à environ 35,000 francs.

A cette occasion, nous croyons remplir un devoir en appelant l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur la manière dont certaines circulaires sont interprétées et appliquées.

En vertu des principes qu'elles consacrent, tout fonctionnaire, tout agent de l'administration peut s'adresser *directement* au chef du département pour lui

faire part d'une invention, d'un système ou mode nouveau d'organisation du service de comptabilité, etc.

Par suite, un certain nombre d'entre eux, usant de cette autorisation, ont cru devoir, sans passer par la voie hiérarchique, faire arriver à M. le Ministre des Travaux Publics des plans, mémoires, etc.

Mais, soit que les chefs immédiats prennent ombrage de semblables initiatives, soit qu'ils voient dans leurs subordonnés laborieux, intelligents, des émules pour l'avenir, soit tout autre motif, toujours est-il, qu'en général, loin d'encourager ceux-ci dans leurs investigations, dans leurs travaux, ils leurs suscitent, au contraire, le plus souvent, des entraves de toutes sortes.

C'est ainsi qu'il est à notre connaissance que, récemment encore, un employé subalterne prenant à cœur de faire cesser les plaintes du commerce, tout en favorissant les intérêts du Trésor, soumis au Département des Travaux Publics diverses propositions tendantes à améliorer immédiatement ce fâcheux état de choses. L'administration supérieure, nous devons le reconnaître, tint compte des faits signalés, des conseils donnés, elle chercha, et réussit, à y porter remède ; mais n'utilisa point, chose étonnante, pour atteindre ce but, l'expérience de l'auteur des propositions. On l'écarta : telle fut sa récompense.

La section centrale, émue de cette circonstance, apprendrait avec un véritable plaisir, que M. le Ministre des Travaux Publics, toujours plein de sollicitude pour les travailleurs, voulût bien se faire rendre compte, d'une manière détaillée, de l'initiative prise par divers employés intelligents et courageux.

Une catégorie d'agents mérite, au plus haut degré, selon nous, la bienveillance du Gouvernement ; ce sont les gardes-convois.

Appelés par leurs fonctions à circuler le long des trains, pour recueillir les billets de parcours, ils sont exposés, à chaque instant, aux plus graves dangers. Aussi, quelle que soit leur agilité, quelle que soit leur prudence, sont-ils fréquemment victimes du service pénible auquel ils sont assujettis.

N'y aurait-il pas moyen, sans imposer au Trésor une trop lourde charge, de donner aux voitures une forme telle que ni voyageurs, ni employés, n'eussent plus à souffrir des inconvénients résultant du va et vient continuel que nécessite le contrôle des billets ? C'est là une question d'humanité.

En Suisse et dans le Wurtemberg, les voitures sont divisées en deux parties par un couloir qui s'étend sur toute la longueur du train. Non-seulement cet aménagement est très-commode pour les voyageurs qui n'ont pas, comme chez nous, le désavantage inhérent aux portes qui s'ouvrent et se ferment constamment en plein vent, mais les gardes circulent d'une extrémité à l'autre du train, sans courir le moindre danger, de là, pour eux, à la fois, un contrôle plus prompt et plus complet ; de là, aussi, par conséquent, une économie de personnel.

Naguère encore, nous servions, en quelque sorte, de type à l'étranger qui venait visiter nos chemins de fer pour reporter chez lui d'utiles et précieux enseignements. Aujourd'hui, il ne semble pas qu'il en soit encore ainsi, témoin ce que nous venons de dire par rapport aux voitures destinées au transport des voyageurs.

D'ailleurs, nous n'avons pas besoin d'invoquer, pour faire valoir notre thèse, ce qui se pratique en Suisse et dans le Wurtemberg. En effet, chaque jour nous

pouvons constater, à la station du Nord, à Bruxelles, un train de la Société d'exploitation composé de voitures qui répondent, en partie, au vœu de la section centrale.

Ce qui précède, intéresse puissamment et voyageurs et gardes-convois, et l'on comprend difficilement comment il se fait que la Belgique soit restée en retard d'améliorer son matériel, sous le double rapport du confortable et des facilités que réclame le contrôle.

D'autre part, le garde-convoi dont le service, toujours si rude, souvent si prolongé, mérite toute la sollicitude du Gouvernement, n'est pas suffisamment rémunéré à son entrée en fonctions. Un traitement de 1,000 francs ne peut lui permettre de subvenir convenablement à ses besoins, forcé qu'il est de s'imposer journallement des dépenses extraordinaires. Une augmentation de 20 p. % devrait lui être attribuée, à l'exclusion d'une indemnité annuelle, à laquelle son activité et son labeur incessant lui donnent, comme à d'autres, des titres incontestables.

Avant de terminer l'examen de ce chapitre, la section centrale doit encore appeler l'attention toute spéciale de M. le Ministre des Travaux Publics sur la situation de la station de Louvain.

Tout en rendant hommage à MM. Wasseige et Moncheur, pour les améliorations introduites dans les aménagements, ainsi que dans le personnel, nous devons cependant constater une lenteur déplorable dans l'exécution des travaux prévus et en voie d'exécution, et qui doivent avoir pour but principal, l'établissement de voies supplémentaires, ainsi que la suppression du passage à niveau sur la route de Diest.

Il y a quelques jours à peine, un grave accident est arrivé encore à cet endroit ; il est bien vrai que l'imprudencce en est souvent la cause principale ; nous devons cependant ajouter que la suppression de ce passage à niveau empêchera d'une manière complète le retour de pareils accidents.

Deux questions ont été posées au Département des Travaux Publics, l'une, concernant la distribution, à toute heure, des billets de parcours sur le chemin de fer, l'autre, relative aux tarifs internationaux comparés aux tarifs intérieurs.

Nous les reproduisons ci-après, avec les réponses auxquelles elles ont donné lieu :

QUESTIONS.

Ne serait-il pas possible de faire délivrer les billets, dans les bureaux du chemin de fer, pour le départ des trains plus tôt qu'on a coutume de le faire ? Par ce moyen on éviterait l'encombrement si désagréable et si fréquent que l'on remarque devant les guichets. La section centrale croit même qu'on pourrait parvenir à délivrer, comme cela se pratique en Angleterre, des billets pour toute la journée, sans nuire pour cela aux exigences du contrôle.

RÉPONSES.

L'ouverture des guichets de voyageurs et de bagages doit se faire au plus tard une demi-heure avant le départ ou le passage des trains, et il n'est pas douteux que toute éventualité d'encombrement serait évitée si, dès ce moment, les voyageurs se présentaient pour prendre leurs billets.

Mais il n'en est pas ainsi. L'encombrement que l'on a fréquemment l'occasion de remarquer provient de ce que, généralement, les voyageurs ne se rendent à la

QUESTIONS.

Les tarifs internationaux comparés aux tarifs intérieurs de nos chemins de fer offrent aux expéditeurs de marchandises à l'étranger ou en transit une véritable prime; le moment n'est-il pas venu d'admettre pour tous les transports un tarif uniforme?

RÉPONSES.

gare que quelques minutes avant l'heure fixée pour le départ du train.

Il n'y a pas d'apparence que cette situation changerait si l'on délivrait les billets plus tôt encore qu'on ne le fait actuellement.

A ce point de vue, la mesure qui consisterait à délivrer des billets pour toute la journée offrirait, semble-t-il, peu d'avantages. Par contre, elle donnerait lieu à des inconvénients sérieux, en ce qui concerne le contrôle, et elle constituerait un danger permanent de fraude.

En effet, il serait difficile d'empêcher qu'un même coupon serve pour deux voyages dans la même journée.

Il est à observer que lorsqu'une affluence de voyageurs est prévue, des mesures sont prises pour assurer la distribution régulière des billets et l'inscription des bagages. Dans ce cas, les guichets restent ouverts d'une manière permanente et au besoin le nombre des guichets est augmenté.

En ce qui concerne les prix du tarif de transit, la question posée par la section centrale a déjà fait, à plusieurs reprises, l'objet des études de l'administration. Voici notamment dans quels termes elle est appréciée par une lettre que l'un des prédécesseurs du ministre actuel a adressée, en 1868, à la chambre de commerce de Charleroi :

« Des industriels du pays représentent comme une iniquité ce fait que leurs produits ne sont pas transportés par nos chemins de fer à des prix aussi réduits que les produits similaires étrangers transitant par la Belgique.

» Ils ne tiennent aucun compte de cette circonstance que les tarifs de transit sont toujours des tarifs commandés par la concurrence.

» Ils oublient que si la Belgique n'offrait pas, pour le transit des marchandises, des prix de transport aussi avantageux que les pays voisins, nos chemins de fer et

QUESTIONS.

RÉPONSES.

nos ports de mer perdraient ce trafic, sans avantage aucun pour ceux qui se prétendent lésés.

» Ils ne tiennent aucun compte des avantages résultant pour le pays de ce commerce de transit.

» En attirant par la Belgique des cargaisons qui auraient pu prendre la voie de Brème, de Hambourg, de Rotterdam, de Dunkerque ou du Havre, on ne contribue pas seulement à la prospérité de nos ports de mer, mais on favorise l'industrie nationale.

» Plus on appelle de navires dans nos ports de mer, plus on augmente, pour nos industriels, les moyens de nouer des relations lointaines, d'exporter leurs produits, d'obtenir les matières premières qu'ils tirent des pays d'outre mer.

» Le commerce de transit a contribué pour une large part à l'organisation de ces lignes de bateaux à vapeur sur Anvers qui ont pris depuis quelque temps un si remarquable développement.

» Or, pourrait-on soutenir que l'industrie du pays ne tire aucun avantage de l'organisation de ces services réguliers de navigation à vapeur, ou, en d'autres termes, que ceux-ci pourraient être supprimés ou diminués en importance sans dommage pour l'industrie nationale ?

» Évidemment non.

» Le commerce de transit est donc, sous tous les rapports, avantageux au pays et il est du devoir du Gouvernement de l'y attirer.

» Pour attirer ce commerce par la Belgique, il faut pouvoir lui offrir des prix de transport qui ne soient pas supérieurs à ceux de nos voisins.

» De là la nécessité des tarifs réduits dits de transit.

» Cette nécessité a été bien comprise par le Gouvernement français, qui a admis le principe des tarifs de transit par un décret impérial du 26 avril 1862.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

» Voici les termes de l'art. 2 de ce décret :

« Art. 2. En ce qui concerne le transport des marchandises en transit, notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics pourra autoriser les compagnies qui en feront la demande à percevoir les prix et appliquer les conditions qu'elles jugeront les plus propres à combattre la concurrence qui leur est faite par les voies étrangères.

» Elles ne seront astreintes dans ce cas à aucune formalité d'affichage préalable et à aucun délai, soit pour appliquer les taxes réduites, soit pour opérer, dans les limites fixées par leurs cahiers des charges, le relèvement des prix abaissés. »

» Les industriels qui se plaignent des tarifs de transit n'en contestent pas toujours l'utilité, mais ils soutiennent que puisque les chemins de fer peuvent transporter les produits étrangers avec avantage aux prix réduits des tarifs de transit, il n'y a point de motif pour que ces mêmes prix ne soient pas appliqués à tous les transports.

» Mais si cette uniformité des prix devenait obligatoire, on obtiendrait probablement un résultat diamétralement opposé à celui que l'on veut atteindre.

» Si l'on voulait contraindre les compagnies concessionnaires à effectuer tous leurs transports aux prix des tarifs de transit, elles préféreraient renoncer à ceux-ci.

» J'aurais pu me dispenser d'entrer dans ces considérations généralés. J'aurais pu me borner à invoquer, auprès de vous, l'opinion du conseil supérieur de l'industrie et du commerce, dans lequel, comme vous le savez, toutes les chambres de commerce du pays sont représentées par un ou deux délégués.

» Voici ce que disait la commission des vœux de ce conseil, dans la session de 1862-1863 :

QUESTIONS.

RÉPONSES.

« Il est une autre catégorie de tarifs
» différentiels en raison de la destination
» qui tient depuis longtemps l'opinion
» publique en éveil. Ce sont les tarifs de
» transit.

» Au premier abord, on peut s'étonner
» que la marchandise étrangère qui tra-
» verse le pays soit transportée à de meil-
» leurs conditions que la marchandise
» indigène. On a dit depuis longtemps, et
» l'on répète encore aujourd'hui, qu'il y
» a là comme le contraire d'une prime à
» l'exportation. Examinons attentivement
» ce qui en est. Nous remarquons en
» premier lieu que les transports en transit
» sont nécessairement d'un parcours plus
» long que les transports en service inté-
» rieur. Si les tarifs différentiels en raison
» des distances sont légitimes, comme
» nous croyons l'avoir démontré, il n'y a
» aucune raison de les appliquer aux
» marchandises en transit. Ce premier
» point est donc acquis : qu'il n'y a
» aucune injustice à fixer, pour les mar-
» chandises en transit, le prix kilométrique
» à un taux moindre de celui qu'on
» adopte quand il s'agit de marchandises
» de provenance intérieure.

» La question se réduit dès lors à savoir
» si, pour les marchandises en transit, l'on
» est fondé à faire descendre le prix total
» du transport au-dessous du prix total
» de transport que l'on exige des marchan-
» dises fabriquées dans le pays? A cela
» nous répondons que la solution dépend
» de l'intensité de la concurrence étran-
» gère. Si, pour conserver à la Belgique
» le transit des produits de la Suisse ou
» de l'Allemagne méridionale, pour l'em-
» pêcher de prendre la voie de la Hollande
» ou celle de la France, ou celle des ports
» du nord de l'Allemagne, pour neutra-
» liser les concessions faites par les trans-
» porteurs de l'un ou de l'autre de ces
» pays, il est nécessaire de transporter les
» marchandises en transit à meilleur

QUESTIONS.

RÉPONSES.

» marché que les produits belges, il n'y a
 » pas à balancer, il y faut consentir par
 » deux raisons. La première, c'est qu'il
 » importe de conserver à la Belgique le
 » commerce de transit, source abondante
 » pour le pays d'embarquement de pro-
 » duits de diverses natures et cause occa-
 » sionnelle de multiples opérations directes
 » avec les pays de destination comme avec
 » les pays d'origine. Rien n'atteste plus
 » hautement le grand mérite du commerce
 » de transit que les efforts inouïs de Ham-
 » bourg, de Brème, de Rotterdam et du
 » Havre pour l'enlever à Anvers. Le
 » laisser échapper, ce serait abdiquer
 » toute importance commerciale. La se-
 » conde raison, c'est que quand même les
 » transports en transit ne laisseraient aux
 » chemins belges qu'un très-mince profit,
 » encore contribueraient-ils à couvrir des
 » frais qui, autrement, pèseraient sur les
 » transports intérieurs dans une bien plus
 » large mesure qu'ils ne font aujourd'-
 » d'hui. »

» Le conseil supérieur repoussa-t-il cette
 manière de voir ?

» Nullement, sur la proposition de la
 commission, le conseil déclara que : « les
 » tarifs de transit sont légitimés par la
 » nécessité de soutenir la concurrence
 » des ports et des réseaux étrangers. »

» Tout cela est incontestable et irrépro-
 chable.

» Tout cela a été dit vingt fois, et cepen-
 dant les mêmes plaintes se reproduisent
 dans les mêmes termes, absolument comme
 si elles n'avaient pas été vingt fois réfutées.

» L'Association des maîtres de forges de
 Charleroi reproduit ses réclamations anté-
 rieures, celles du 2 décembre 1866, au
 sujet du tarif de transit d'Anvers vers la
 Suisse, sans tenir compte de la réponse
 qu'elle a reçue du Département des Tra-
 vaux Publics, le 14 janvier 1867.

» Il faudra donc montrer de nouveau

QUESTIONS.

RÉPONSES.

combien ces réclamations manquent de fondement.

» Depuis longtemps, le commerce d'Anvers se plaignait de ce que les avantages que le trafic de l'Angleterre vers la Suisse et réciproquement trouvait dans le transit par la France, avaient pour effet de détourner vers le port de Dunkerque une grande partie de ce trafic qui prenait précédemment la voie d'Anvers.

» Les Compagnies des chemins de fer français n'avaient pas tardé à faire usage de la faculté qui leur était accordée par le décret impérial du 26 avril 1862.

» Les Compagnies des chemins de fer du Nord et de l'Est, entre autres, avaient introduit des tarifs de transit entre les ports de Dunkerque, Calais, etc., d'une part, et Bâle, d'autre part, qui éveillèrent bientôt l'attention des chemins de fer belges et du commerce d'Anvers.

» La Compagnie du Luxembourg signala au Gouvernement que les chemins de fer français transportaient les mécaniques de Dunkerque à Bâle au prix de fr. 38-70 la tonne, alors que le transport de ces marchandises d'Anvers à Bâle coûtait fr. 46-80 la tonne.

» La chambre de commerce d'Anvers intervint également.

» Voici, entre autres, des extraits de la lettre qu'elle adressa, le 14 septembre 1864, à M. le Ministre des Travaux Publics :

« La comparaison du tarif de transport
 » des marchandises par chemin de fer
 » d'Anvers à Bâle est tout à fait en notre
 » défaveur. Nous avons l'honneur de
 » vous adresser ci-inclus la copie du tarif
 » commun de transit par la France,
 » depuis la mer du Nord jusqu'en Suisse,
 » ainsi qu'un tableau comparatif du prix
 » de transport par cette voie et par
 » Anvers, et vous pourrez vous convaincre
 » que, bien que la distance de Dunkerque

QUESTIONS.

RÉPONSES.

» à Bâle soit de 761 kilomètres, tandis
 » que celle d'Anvers à Bâle n'est que de
 » 633 kilomètres, la plupart des prix sont
 » plus élevés par la voie de Belgique.

» Il ne vous échappera pas, Monsieur
 » le Ministre, qu'il y a pour notre port et
 » pour les chemins de fer belges un très-
 » grand intérêt à faire venir par la Bel-
 » gique ce mouvement de transit que la
 » Compagnie de l'Est, en France, a attiré
 » sur sa voie par des concessions plus
 » importantes que celles qu'elle fait aux
 » lignes du Luxembourg et à l'État belge,
 » par suite probablement du parcours
 » plus long que ces marchandises doivent
 » faire sur cette ligne de l'Est, lorsqu'elles
 » arrivent de la côte française.

» La modicité des frais de transport
 » forme aujourd'hui une des bases princi-
 » pales de prospérité des ports de com-
 » merce, et après avoir, grâce aux réformes
 » maritimes importantes que le Gouver-
 » nement a heureusement accomplies
 » l'année dernière, attiré dans notre port
 » un grand nombre de navires étrangers,
 » la Belgique doit compléter son œuvre,
 » en permettant à toutes les marchandises
 » qui débarquent à Anvers, d'être trans-
 » portées, aux conditions les plus écono-
 » miques, jusqu'au centre même de
 » l'Europe. ».

» Les conditions défavorables qui résul-
 » taient pour les ports belges de cette
 » différence de prix de transport sur le
 » continent étaient encore aggravées par ce
 » fait que les chemins de fer anglais abou-
 » tissant à l'Humber accordaient des réduc-
 » tions importantes sur les prix de transport
 » des marchandises expédiées de Liverpool,
 » de Manchester, etc., à Hull, Goole ou
 » Grimsby, en destination du littoral français
 » et réciproquement.

» Ces réductions qui atteignent le chiffre
 » de 13 shillings pour les manufactures

QUESTIONS.

RÉPONSES.

d'Irlande et d'Écosse, et de 3 shillings pour les mécaniques, les fers, etc., avaient été constamment refusées aux expéditions en destination des ports belges, malgré les instances faites par le Département des Travaux Publics auprès des chemins de fer anglais.

» Ces chemins de fer accordaient ces réductions afin d'attirer, par les ports anglais précités, les expéditions qui sans cela eussent pris la voie de Liverpool, pour se rendre dans les ports français, tels que le Havre, Bordeaux, etc.

» Le Département fit auprès de la Compagnie du chemin de fer de l'Est français, mais avec plus de succès qu'auprès des compagnies anglaises, certaines démarches, en vue d'obtenir que les expéditions de l'Angleterre pour la Suisse, par Anvers, fussent traitées aussi favorablement que lorsque ces expéditions s'effectuent par les ports français.

» Il a été introduit, en 1866, un tarif commun de transit d'Anvers à Bâle applicable aux produits métallurgiques désignés en provenance de l'Angleterre.

» Ce tarif fixe le prix de transport à fr. 27-95 par tonne (1).

» C'est ce tarif qui fait l'objet de vos observations.

« Nos maîtres de forges se plaignent
» vivement, dites-vous, de ce que le tarif
» de faveur appliqué aux fers, tôles et
» rails de provenance anglaise transitant
» par la Belgique pour la Suisse n'est pas
» commun aux produits belges. En ce qui
» concerne les fers en transit d'Anvers à
» Bâle et les fers partant de Charleroi
» vers la même destination, il reste, en
» faveur des premiers, une différence de
» transport de fr. 6-75 à la tonne, quoi-

(1) Les mêmes produits sont transportés de Dunkerque à Bâle au prix de fr. 33-80 par tonne et certains d'entre eux à fr. 30-80 et fr. 24-80 par tonne.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

» que la distance d'Anvers à Bâle soit
 » sensiblement plus grande que celle de
 » Charleroi à Bâle par Sterpenich... »

» Mais il est à remarquer que si cette
 différence dans les prix de transport existe
 pour certains produits tels que l'acier,
 les bandages de roues, les câbles et chaînes
 en fer, les charpentes en fer, les fers
 en barres, etc., elle ne se présente pas
 pour d'autres produits, tels que les pou-
 tres en fer, les rails, les coussinets, les
 boulons, etc...

» Le prix de transport de Charleroi à
 Bâle pour les produits de cette dernière
 catégorie n'est pas de fr. 37-40, mais
 seulement de fr. 25-15 par tonne.

» Les rails et accessoires transportés de
 Charleroi à Bâle sont donc taxés à fr. 2-80
 par tonne de moins que les mêmes pro-
 duits en provenance de l'Angleterre et
 transportés d'Anvers à Bâle.

» D'ailleurs, ce ne sont pas les prix de
 transport d'Anvers et de Charleroi à Bâle
 qu'il faut comparer.

» Le prix de fr. 27-95 d'Anvers à Bâle,
 applicable aux fers en provenance de
 l'Angleterre seulement, n'est qu'une partie
 des frais de transport du lieu de production
 au lieu de destination.

» A ces fr. 27-95, qui forment la part
 des chemins de fer du continent dans les
 prix totaux, il faut ajouter, pour avoir
 ceux-ci, les frais de transport du lieu de
 production à Anvers, soit 30 ou 35 francs
 par tonne.

« Ce n'est donc pas le prix de fr. 27-95,
 mais bien celui de fr. 57-95 ou même de
 fr. 62-95, frais de transport des fers anglais
 à Bâle, qu'il faut mettre en regard des
 prix de fr. 34-70 et fr. 25-15, prix de
 transport des mêmes produits de Charleroi
 à Bâle.

» Or, cette différence de 50 francs envi-
 ron par tonne en faveur des produits du

QUESTIONS.

RÉPONSES.

bassin de Charleroi ne suffirait-elle pas pour permettre aux maîtres de forges belges de soutenir la concurrence contre les maîtres de forges anglais?

» Qu'il me soit permis de croire qu'oui.

» Au reste, en comparant, pour le critiquer, le prix de transport d'Anvers à Bâle des fers anglais formant une portion seulement du prix de transport total du lieu de production au lieu de destination, en comparant ce prix partiel, dis-je, au prix de transport total des fers de Charleroi à Bâle, on s'attaque non-seulement au principe des tarifs de transit, mais aussi au principe des tarifs réduits avec la distance.

» Or, ce principe aujourd'hui généralement consacré, je n'ai pas besoin de le défendre auprès de vous, Messieurs, car vous l'avez justifié vous-mêmes en vous occupant des prix de transport des pierres de taille, dans votre rapport général sur les résultats de l'exercice 1866.

» Voici, en effet, ce que vous disiez, à la page 45 de ce rapport :

« Il n'entre pas dans nos intentions,
 » nous devons le déclarer de suite, de
 » blâmer ici, ni la réduction progressive
 » du prix de transport à raison de la
 » distance parcourue, ni son abaissement
 » le plus complet possible pour les
 » matières pondéreuses.

» Les idées sur lesquelles reposent les
 » tarifs dont nous parlons, sont au con-
 » traire conformes à la fois aux intérêts
 » des producteurs et à ceux du chemin
 » de fer, etc. »

» Or, comment obtenir des tarifs réduits pour les grandes distances si les prix partiels qui forment le prix total, ne peuvent être plus réduits que ceux des tarifs applicables aux transports effectués sur des parcours moindres ?

» Je suis persuadé, Messieurs, que vous

QUESTIONS.

RÉPONSES.

reconnaitrez vous-mêmes le manque absolu de fondement des plaintes des maîtres de forges au sujet du tarif de transit dont il s'agit.

» Quoi qu'il en soit, je verrais avec satisfaction diminuer le prix de transport, sur les chemins de fer de l'Est français, des fers belges allant à Bâle.

» L'administration des chemins de fer de l'État a fait depuis longtemps des démarches à cette fin, mais elles n'ont pas encore abouti.

» Elle va les renouveler. Elle fera de nouvelles et vives instances et ne négligera rien pour réussir.

» Mais si elle échoue de nouveau, il ne faut pas qu'on lui fasse constamment un grief d'un état de choses qu'il n'est pas dans son pouvoir de modifier.

» Il ne faut pas que l'on dise que le Gouvernement devrait se refuser à toute intervention dans ce tarif de transit, car le seul résultat que l'on obtiendrait par là, ce serait de détourner complètement du port d'Anvers le trafic qui s'effectue entre l'Angleterre et la Suisse.

» On ne pourrait soutenir que, les prix d'Anvers à Bâle étant relevés, les chemins de fer français s'empresseraient de relever ceux de Dunkerque, de Calais, etc., à Bâle.

» En effet, les ports français n'ont pas à compter seulement avec la concurrence du port d'Anvers; ils ont à compter aussi et notamment avec la concurrence de la voie de Rotterdam, et les chemins de fer du Rhin ont à compter eux-mêmes avec la voie fluviale.

« Renoncer au transit ce serait, » disait aussi la commission des vœux du conseil supérieur de l'industrie et du commerce, « sans profit pour personne, diminuer de » 700,000 à 800,000 francs le revenu du » railway national.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

» Nous disons sans profit pour per-
 » sonne, car qu'arriverait-il si les chemins
 » de fer belges refusaient de transporter
 » les marchandises suisses ou allemandes
 » pour un prix moindre que les marchan-
 » dises belges? C'est indubitablement que
 » la Hollande ou la France les transpor-
 » teraient. Quelle garantie nos produc-
 » teurs auraient-ils que les produits dont
 » ils redoutent la concurrence ne seraient
 » pas transportés de Cologne à Rotter-
 » dam, par exemple, pour un prix
 » moindre que celui qu'on leur demande
 » de Verviers à Anvers?

» N'auraient-ils pas, au contraire, tout
 » lieu de craindre que l'accroissement de
 » trafic, ramené par le déplacement du
 » transit, permit aux Hollandais de con-
 » tinuer à abaisser leurs prix afin de
 » mieux en mieux achalander leur port? »

Quant à l'établissement des tarifs inter-
 nationaux, il importe de ne pas perdre de
 vue qu'il exige un accord préalable avec
 les administrations étrangères intéressées.

Celles-ci demandent naturellement des
 prix modérés pour les marchandises que
 leur pays exporte et les administrations
 belges font de même pour faciliter à nos
 industries l'accès des marchés étrangers où
 elles ne peuvent lutter avec chance de
 succès qu'à l'aide de prix de transport
 très-peu élevés.

Cette situation entraîne des concessions
 réciproques qui constituent, pour un grand
 nombre de produits, une classification plus
 large que celle qui régit les mêmes mar-
 chandises dans les services intérieurs et
 mixtes.

Faut-il accorder les mêmes déclassé-
 ments dans ces derniers services, au risque
 de compromettre les intérêts du Trésor,
 sans que des raisons tirées de l'intérêt
 général puissent justifier une semblable
 mesure? Trouverait-on une seule compa-
 gnie de chemin de fer en Belgique qui

QUESTIONS.

RÉPONSES.

consentirait à suivre le chemin de fer de l'État dans cette voie?

Il est permis d'en douter, et toutes les compagnies refusant de s'associer à l'abaissement des tarifs intérieurs et mixtes, on ne pourrait arriver à l'égalisation des prix demandée qu'en élevant les taxes des services internationaux au niveau de celles des tarifs intérieurs et mixtes. On ne peut admettre que ce soit là le but que poursuivent les réclamants.

Toutefois la question sera de nouveau soumise à un examen des plus sérieux, tant en ce qui concerne les taxes de transit qu'en ce qui touche les tarifs internationaux.

SECTION VI.

MARINE.

ART. 76 à 80 *inclus*.

Le budget du Ministère des Affaires Étrangères pour 1872, en ce qui concerne la marine, qui ressortit maintenant au Département des Travaux Publics, comportait, tant en charges ordinaires qu'extraordinaires, une somme de fr. 2,800,847

Le budget de l'exercice 1873 s'élève, pour le même objet, au chiffre de. 2,801,878

d'où une différence en plus de 1,031

Quoi qu'il en soit des explications fournies par le budget amendé, par rapport aux transferts et autres mesures qu'exigent la régularité du service et la tenue de la comptabilité, il résulte des crédits comparés une minime augmentation que la section centrale approuve.

La recette afférente à l'exercice 1871, relative aux six stations qui sont Anvers, Ostende, Gand, Termonde, Nieupoort et Bruxelles, s'est élevée à la somme de fr. 3,614,506 31
tandis que celle de 1872, n'est que de 3,065,494 83

Un contrôle vigilant et sévère du service de la marine et de celui des recettes, dont l'importance ne peut être méconnue, donnerait sans nul doute à l'un et à l'autre l'essor et l'extension qu'ils comportent.

SECTION VII.

SERVICES EN GÉNÉRAL.

Chemin de fer concédés.

La section centrale a vu avec une vive satisfaction le Gouvernement entrer dans la voie du rachat des lignes concédées en reprenant la ligne du Luxembourg; la section centrale engage énergiquement le Gouvernement à persévérer et à continuer dans cette voie; la reprise de toutes les lignes ferrées est évidemment dans le vœu du pays.

L'intérêt qu'attache le pays à la marche régulière et économique du service des chemins de fer concédés, a éveillé l'attention de la section centrale qui, pour s'éclairer au double point de vue des tarifs appliqués sur certaines lignes exploitées et de la marche des études et des travaux de celles qui se trouvent en voie de projet ou d'exécution, a formulé deux questions auxquelles le Département des Travaux Publics a répondu de la manière suivante :

QUESTIONS.

Les tarifs appliqués sur certaines lignes concédées, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises, sont tellement élevés, qu'ils ont créé une situation désastreuse pour l'industrie des contrées que ces lignes traversent. Il est inutile d'en dire les raisons, elles sautent aux yeux. Le Gouvernement ne dispose-t-il d'aucun moyen pour contraindre les Compagnies à mettre leurs tarifs en rapport avec ceux adoptés pour les lignes de l'État?

La Société des Bassins Houillers remplit-elle les obligations que lui impose la convention du 25 avril 1870, en ce qui concerne la construction des lignes nouvelles qu'elle s'est chargée de livrer, dans un temps déterminé, à l'État?

La section est d'avis que le Gouvernement doit tenir tout particulièrement la main à l'observation rigoureuse des clauses du contrat en ce qui touche cet objet.

RÉPONSES.

Les cahiers des charges forment la loi de concession. Ils indiquent les *maxima* des divers tarifs que les concessionnaires sont autorisés à appliquer.

Du moment où les tarifs d'une compagnie de chemin de fer concédé ne dépassent pas ces *maxima*, le Gouvernement ne possède aucun moyen pour la contraindre à les abaisser.

Il est à remarquer, du reste, que la plupart des Compagnies ont, pour ce qui concerne les marchandises, des tarifs inférieurs à ces *maxima*.

Un arrêté royal du 14 janvier 1871, pris en exécution de l'art. 31 de la convention du 25 avril 1870, a divisé en cinq groupes les voies ferrées à exécuter par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, et a déterminé les délais endéans lesquels les voies ferrées comprises dans chacun de ces groupes devront être achevées.

Le premier groupe comprend les chemins de fer qui auraient dû être terminés avant le 1^{er} juillet 1872, savoir :

1^o et 2^o Les chemins de fer destinés à

QUESTIONS.

RÉPONSES.

relier les établissements des bassins calcaires de Tournai; les uns à la station de Tournai, les autres à la station de Vaulx.

Les travaux ne sont pas encore commencés. Les plans généraux de ces voies ferrées, présentés par la Société le 19 février dernier, n'étaient pas admissibles. Le 17 juin dernier, on a fait connaître à la Société les observations principales que l'examen de ces plans avait soulevées.

Le même jour l'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la province de Hainaut a été chargé d'un nouvel examen du projet de la Société, avec invitation de se mettre en relation avec elle, aux fins d'obtenir les renseignements nécessaires.

Ce fonctionnaire vient d'adresser au Département des Travaux Publics le rapport constatant le résultat de ces nouvelles études, et le projet est en ce moment soumis à l'examen du comité mixte des Travaux Publics;

5° L'embranchement des carrières de Basècles à la ligne de Saint-Ghislain à Audenarde.

Le tracé de cette voie ferrée n'est pas encore approuvé.

La Société a soumis deux projets : le premier, sous la date du 17 mars 1871; le deuxième, sous la date du 17 mars 1872. Ni l'un ni l'autre de ces projets n'était susceptible d'approbation; l'un lui a été renvoyé sous la date du 12 juin 1871, l'autre, sous la date du 27 juin 1872, avec invitation de soumettre un projet rédigé suivant les indications qui lui ont été données.

Il n'a pas encore été satisfait à cette invitation;

4° L'embranchement de la station de Blaton vers Bernissart.

Les plans du tracé et des ouvrages d'art pour l'exécution de cet embranche-

QUESTIONS.

RÉPONSES.

ment ont été approuvés les 13 janvier et 12 août 1872.

Les travaux ne sont pas encore commencés.

3° Le chemin de fer de Dour à Quiévrain, et deux embranchements destinés à relier le chemin de fer du Haut et du Bas-Flenu à la voie ferrée de Saint-Ghislain.

La ligne de Dour à Quiévrain est à peu près terminée, on pense qu'elle pourra, dans un bref délai être livrée à l'exploitation.

L'un des embranchements est achevé et livré à l'exploitation. La Société a été invitée à s'occuper activement de la construction du deuxième embranchement.

Le deuxième groupe comprend les voies ferrées qui doivent être achevées le 1^{er} juillet 1873, savoir :

1° Les parties restant à construire du chemin de fer de Chatelineau à Luttre ;

A. Section de Chatelineau à Noir Dieu.

Il y avait à exécuter 193,999 mètres de déblai et 249,104 mètres de remblai.

Jusqu'au 1^{er} décembre dernier, il n'y avait d'exécuté que 132,150 mètres de déblai et 162,337 mètres de remblai.

Les ouvrages d'art sont presque terminés. La presque totalité des terrains nécessaires est acquise.

Les travaux continuent.

B. Section de Noir-Dieu à Jumet.

Un premier projet de tracé et de profil longitudinal avait été approuvé, le 31 juillet 1868. La Société concessionnaire est restée pendant trois ans sans entamer les travaux sur cette section et le 13 septembre 1871, elle a soumis un nouveau projet qui a également été approuvé.

Le 30 août dernier, la Société a adressé au Département de Travaux Publics, les plans des emprises à faire dans les communes de Jumet et de Gilly pour être

QUESTIONS.

RÉPONSES.

soumis à l'enquête. Cette enquête est terminée en ce qui concerne la commune de Jumet, et le plan a été approuvé, le 11 décembre dernier : M. le gouverneur du Hainaut a été prié de faire hâter l'enquête concernant la commune de Gilly.

C. Section de Jumet à Gosselies :

Le tracé et le profil longitudinal ont été approuvés, le 4 décembre 1871.

Les plans comprenaient en même temps la section des Aulniats à Jumet, faisant partie du chemin de fer de ceinture de Charleroi.

Le 13 mars dernier la Société a renvoyé ces plans à cause de la réserve, concernant les embranchements industriels insérés dans l'arrêté d'approbation.

La concession de ces embranchements a soulevé des questions de principe qui sont en ce moment en instruction.

D. Section de Gosselies à Luttre :

La direction du tracé de cette section a provoqué une longue correspondance avec la Société. Le 3 septembre dernier, on lui a fait connaître que le Gouvernement est disposé à accepter le tracé qu'elle a soumis à condition qu'au lieu de se raccorder avec le chemin de fer de l'État de Bruxelles à Luttre, en pleine voie il soit prolongé parallèlement à la voie de l'État jusqu'à la station de Luttre.

Par lettre du 10 septembre dernier, la Société a demandé à être dispensée de l'obligation d'établir la voie parallèle.

Afin de faciliter à la Compagnie la prompte exécution de cette section, le Gouvernement a accédé à cette demande, sauf à prendre les précautions nécessaires pour que le raccordement en pleine voie n'offre pas de danger.

2° Parties restant à construire du chemin de fer de ceinture de Charleroi.

Les tracés de toutes les sections sont approuvés, mais la Société ne travaille que

QUESTIONS.

RÉPONSES.

sur la section de Noir-Dieu, aux Hais de Gilly (les terrassements et ouvrages d'art de cette section sont terminés), et sur celle de Ransart à Gilly, avec embranchement vers Lambusart. (Sur 163,243 mètres de déblai et 225,667 mètres de remblai, 135,637 mètres et 147,036 mètres sont exécutés.)

Les plans relatifs à quelques sections ont été approuvés avec des réserves concernant les embranchements industriels. La Société n'a pas accepté ces réserves et les questions de principe que la concession de ces embranchements a soulevés sont, ainsi qu'il est dit ci-dessous, en instruction.

3° Le chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.

La direction du tracé de ce chemin de fer fait l'objet d'une contestation judiciaire soumise en ce moment à la cour d'appel.

Le troisième groupe comprend les voies ferrées qui doivent être achevées le 1^{er} juillet 1874, savoir :

1° La section d'Anvers à Malderen de la ligne d'Anvers à Tournay ;

2° L'embranchement de Boom, le long de la rive droite du Rupel ;

3° Le chemin de fer de Basècles (carières) vers Stambruges ;

Le tracé de cette voie ferrée ne peut être arrêté avant que la question en litige concernant la ligne de Saint-Ghislain à Ath soit résolue ;

4° Les sections restant à construire du chemin de fer de Frameries à Chimai et de ses extensions, sauf la section de Beaumont à Chimai et le chemin de fer de Marchiennes-au-Pont à Thuillies.

On travaille activement sur la section de Thuillies à Beaumont, comme aussi sur les lignes de Piéton à Gosselies, de Piéton à Lobbes et de Thuillies à Berzée, faisant partie des extensions.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

Les quatrième et cinquième groupes comprennent des chemins de fer dont les travaux ne doivent être commencés que le 1^{er} juillet 1873 et le 1^{er} juillet 1874.

En terminant sa mission, la section centrale, pénétrée de la nécessité, eu égard au renchérissement considérable du prix de tous les objets indispensables aux besoins de la vie, de relever le taux des traitements, émet avec confiance le vœu qu'une mesure générale soit prise en vue de ce but.

Elle espère que la situation du Trésor ne s'y opposera pas. La Belgique est assez riche pour rémunérer convenablement ceux qui la servent avec fidélité et dévouement.

PÉTITIONS.

La Chambre a renvoyé à la section centrale les pétitions dont nous reproduisons l'analyse ci-après; elle en propose le dépôt sur le bureau pendant la discussion du budget, et puis le renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics.

Numéros
du registre des
pétitions.

4880. Par pétition datée de Gand, le 31 décembre 1872.

Le conseil communal de Gand propose des mesures pour empêcher le retour des inondations qui ont désolé les vallées de la Lys et de l'Escaut.

4884. Par pétition datée de Laplaigne, le 27 décembre 1872,

Le conseil communal de Laplaigne demande un subside pour mettre cette commune à même de réparer les dégats survenus à la digue de l'Escaut, par suite des inondations.

4974. Par deux pétitions sans date,

4968. Des habitants de communes non dénommées prient la Chambre
4847. de voter les fonds nécessaires pour l'achèvement du canal de Ter-
4939. neuzen.

Même pétition des administrations communales de Lootenhulle, Pouques, Meyghem, Poesele, Nevele; d'habitants de Gand, Tamise, Zèle, Wetteren, Nederbrakel et d'une commune non dénommée.

4879. Par pétition datée de Gand, le 31 décembre 1872,

Les membres du conseil d'administration du cercle commercial et industriel de Gand demandent l'élargissement et l'approfondissement du canal de Terneuzen en vue d'empêcher les inondations qui ont désolé la Flandre orientale.

Numéros
du registre des
pétitions.

5086. Par pétition datée d'Oost-Eecloo, le 13 février 1873,
5048. Les membres du conseil communal d'Oost-Eecloo demandent qu'il soit pris des mesures pour mettre le Burggravenstroom en communication avec le canal de Gand à Terneuzen et avec le canal de dérivation de la Lys vers la mer du Nord, et prient la Chambre de voter le plus tôt possible les fonds nécessaires à l'exécution de ces travaux.
Même demande des membres du conseil communal d'Eecloo.
4923. Par pétition datée d'Alveringhem, le 10 janvier 1873,
Des habitants d'Alveringhem prient la Chambre de voter les fonds nécessaires pour l'endigement de l'Yzer, la construction d'une seconde écluse à Nieuport, les travaux à faire au canal de Loo et au canal de dérivation.
4906. Par pétition datée d'Alveringhem, le 1^{er} janvier 1873,
Des habitants d'Alveringhem demandent l'exécution de travaux pour préserver le Furnes-Ambacht des inondations.
5008. Par pétition datée de Dixmude, le 25 janvier 1873,
Les président et membres de la wateringue de Vladsloo-Ambacht prient la Chambre de voter les fonds nécessaires pour la prompte exécution des grands travaux d'amélioration du régime de l'Yser projetés depuis longtemps.
Même demande des régisseurs de la wateringue de Bethoosterske-Brouken et de Woumen.
4882. Par pétition datée de Saint-Jacques-Cappelle, le 10 janvier 1873,
Des cultivateurs à Saint-Jacques-Cappelle prient la Chambre de voter au budget des travaux publics les crédits nécessaires pour l'exécution des travaux qu'ils proposent dans le but d'empêcher les inondations dans le Furnes-Ambacht.
Même demande de cultivateurs à Caeskerke.
4940. Par pétition datée de Vladsloo, le 14 janvier 1873,
4952. Des habitants de Vladsloo prient la Chambre de voter les fonds
4957. nécessaires pour l'exécution des travaux qu'ils proposent dans le but
4973. de faciliter l'écoulement des eaux de l'Yser et de préserver des inon-
4969. dations le Furnes-Ambacht.
4981. Même demande des membres du conseil communal de Furnes,
4991. Zaeren, Ramscappelle, Wereken, Reninghe, Oostkerke, Saint-
4997. Jacques-Cappelle, Leke, Dixmude, Pervyse, Beerst, Beveren-sur-
5023. l'Yser, Handzaeme, Hoegstaede, Loo, Oudecappelle, Keyem, Sta-
4922. velle, Bulscamp, Wulpen, Coxyde, Oostdunkerke, Steenkerke, Boits-
houcke, Lampernisse, Ypres, Caeskerke, Wulveringhem, Pollinchove,

Numéros
du registre des
pétitions.

Essen, Gyverinchove, Saint-Georges-lez-Nieuport, Adinkerke, Noordschote, AVECappelle, Alveringhem, Vinchem, Zoetenaey, Eggewaertscappelle, Houthem, lez-Furnes, Oeren, d'une société d'agriculture à Furnes, de l'administration de la wateringue du nord de Furnes et de deux communes non dénommées.

4984. Par pétition datée de Courtrai, le 13 janvier 1875,

Des bateliers naviguant sur la Lys et des négociants prient la Chambre de voter les fonds nécessaires pour convertir le chemin de hallage le long de cette rivière en voie propre à la traction des bateaux par chevaux.

4804. Par pétition datée de Testelt, le 11 décembre 1872,

Des habitants de Testelt demandent la construction d'une route de l'État de Veerle vers Scherpenheuvel.

4983. Par pétition datée d'Iseghem, le 25 janvier 1873,

Des fabricants de toiles à Iseghem demandent le rétablissement d'un aqueduc servant à l'écoulement des eaux de la Mandel, et réclament une indemnité de 2,000 francs pour dommages qu'ils ont essayés par suite des inondations.

Le Rapporteur,
J. BEECKMAN.

Le Président,
P. TACK.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Réunion en association des polders du pays de Waes intéressés à des travaux communs d'assèchement et d'amélioration.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'art. 31 du décret du 11 janvier 1811, contenant règlement sur l'administration et l'entretien des polders, article ainsi conçu :

« Les polders qui auront entre eux des intérêts communs seront formés en association pour leur défense mutuelle. »

Vu le décret du 28 décembre, même année, pris en exécution de l'article précité et qui a réuni en association, pour leur défense mutuelle, les polders du pays de Waes formant l'arrondissement maritime de Calloo ;

Vu les demandes du polder de Kieldrecht-Royal et des polders réunis de Roodemoer, Turfbanken, Zaligem et Saint-Gilles-Broek, tendantes à ce que l'on réunisse en association ceux des polders précités du pays de Waes qui écoulent leurs eaux dans l'Escaut par le Melkader ;

Considérant que ces derniers polders sont intéressés à des travaux communs d'assèchement et d'amélioration ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Les polders du pays de Waes dont les eaux s'écoulent dans l'Escaut par le Melkader seront réunis en association.

ART. 2. A cet effet, les polders intéressés, au nombre de onze, savoir : les polders de Calloo, Beveren, Vracene, Verrebroek, Vieil-Arenberg, Kieldrecht, Saftingen, Turfbanken, Zaligem, Roodemoer et Saint-Gilles-Broek, seront convoqués en assemblée générale par le gouverneur de la province de Flandre orientale et sous sa présidence ou celle d'un commissaire délégué par lui.

ART. 3. Cette assemblée sera composée de délégués de chaque polder, en raison d'un délégué par 100 hectares, nommé par les propriétaires qui, possédant dans ces polders 3 hectares au moins, ont droit de voter, aux termes de l'art. 20 du décret du 28 décembre 1811.

ART. 4. Les délégués ne pourront se faire représenter à l'assemblée générale que par des suppléants nommés, comme eux, par les propriétaires des polders.

La même personne ne pourra représenter plus d'un délégué ni émettre plus d'un suffrage.

ART. 5. L'assemblée générale rédigera un règlement d'ordre et d'administration intérieure.

ART. 6. Ce règlement ne peut être contraire aux dispositions suivantes, qui sont obligatoires :

1° La direction prévendra, au moins dix jours à l'avance, le gouverneur de la province, du lieu, du jour et de l'heure des réunions en assemblée générale, tant ordinaires qu'extraordinaires.

Le gouverneur a le droit d'y assister et d'y envoyer un commissaire délégué ;

2° L'assemblée générale des délégués des différents polders nomme dans son sein une commission directrice composée d'un directeur, de jurés et d'un greffier-trésorier ;

3° Les résolutions prises par l'assemblée générale, à la majorité absolue des membres présents, sont obligatoires pour les absents ;

4° Le recouvrement des impositions votées par l'assemblée générale et dont le rôle de répartition a été rendu exécutoire par la députation permanente du conseil provincial, s'opère comme en matière de contributions directes ;

5° Les ouvrages qui ont pour objet d'établir de nouvelles voies d'écoulement, de supprimer ou de changer les voies existantes, ainsi que les changements de circonscription de l'association ne peuvent être exécutés sans notre autorisation, la députation permanente du conseil provincial préalablement entendue ;

6° L'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées dans la province a la haute surveillance de tous les travaux.

ART. 7. Le règlement déterminera :

A. De quelle manière l'assemblée générale sera composée ;

B. Le nombre, le rang, les devoirs et les attributions des membres de la direction, ainsi que la durée de leurs fonctions ;

C. Le mode à suivre dans l'examen des affaires, dans les délibérations et notamment en ce qui concerne les nominations et les révocations ;

D. Les rapports généraux à faire par la direction et les époques auxquelles ils doivent être présentés ;

E. L'époque à laquelle, chaque année, les comptes et les budgets doivent être soumis à l'assemblée générale ;

F. Les mesures relatives soit à la répartition et à la perception des impositions, soit à l'exécution des travaux, soit à la police et toutes autres que les besoins pourraient suggérer.

ART. 8. Le règlement arrêté par l'assemblée générale, accompagné d'une carte figurative des polders compris dans l'association, sera adressé, dans le délai de deux mois, au plus tard, à la députation permanente du conseil provincial, qui, dans la quinzaine, fera parvenir l'un et l'autre, avec ses avis et considérations, à notre Ministre des Travaux Publics, pour être soumis, par lui, à notre approbation.

Ces divers délais écoulés, le Gouvernement pourra arrêter d'office le règlement et la circonscription de l'association.

ART. 9. Les attributions de l'association se bornent aux intérêts généraux d'assèchement et d'amélioration, et ne préjudicient en rien à l'existence et à l'administration intérieure des polders qui en font partie, lesquels restent régis par la législation de 1811.

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

Donné à Bruxelles, le 28 mars 1872.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

F. MONCHEUR.

ANNEXE 2.

A M. le Président de la Chambre des Représentants.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le Département des Travaux Publics, voulant contribuer à rehausser le renom de la Belgique, a pris part aux expositions universelles de Londres et de Paris, en y envoyant une série d'échantillons de nos produits minéraux, ainsi qu'un spécimen de la carte générale des mines.

En présence de ces précédents j'ai pensé qu'il serait convenable qu'il prit également part à l'exposition universelle de Vienne.

Je compte donc y envoyer les documents suivants :

- 1° Spécimen de la carte générale des mines ;
- 2° Spécimens des plans adoptés provisoirement par l'administration des mines pour la représentation des travaux de mines ;
- 3° Carte de la production, de la consommation et du transport des charbons en Belgique ;
- 4° Carte de la production, par commune, des carrières ;
- 5° Carte de la production des mines métalliques ;
- 6° Carte de la consommation des mines métalliques.

La confection et l'impression de ces documents donnera lieu à une dépense d'environ 6,000 francs.

Le projet de budget de mon Département, pour l'exercice 1873, ne présente aucun crédit qui pourrait supporter cette dépense.

J'ai l'honneur, en conséquence, de vous prier, Monsieur le Président, de vouloir

bien faire connaître à la section centrale chargée de l'examen de ce projet que je propose, de porter, par voie d'amendement, une somme de 6,000 francs à l'art. 51, à titre *de charge extraordinaire et temporaire*.

Je vous prie, Monsieur le Président, d'agréer l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

F. MONCHEUR.
