

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1873-1874.

Budget du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1874 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le 1^{er} projet de budget pour l'exercice 1874, déposé le 1^{er} mars 1873, comportait :

1 ^o Pour charges temporaires et permanentes fr.	63,728,111
2 ^o Pour charges extraordinaires et temporaires	3,049,350
Soit en total. fr.	<u>66,777,461</u>

Depuis lors, divers amendements y ont été introduits; ils ont eu pour résultat d'augmenter d'une manière notable les premières prévisions. En voici la nomenclature :

1 ^o Administration centrale fr.	45,535
2 ^o Ponts et chaussées.	581,750
3 ^o Mines	8,800
4 ^o Chemins de fer, etc.	7,766,450
5 ^o Secours	4,000
6 ^o Chemin de fer du Luxembourg	9,622,860
7 ^o Canal de l'Ourthe	58,400 ⁽³⁾
	<u>18,067,755</u>
Le budget amendé s'élève donc au chiffre de. fr.	84,845,216

(1) Budget, n° 150, XI (session de 1872-1875).

Modifications du Gouvernement, n° 94.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DESCAMPS, DE LEHAYE, T'SERSTEVENS, VAN WAMBEKE, VAN CROMPHAUT et BEECKMAN.

(3) Par suite d'une erreur matérielle ce crédit n'a pas été compris dans les amendements.

et présente sur celui de 1873 qui s'est élevé, y compris les crédits extraordinaires, ainsi que la dépense occasionnée par la reprise du chemin de fer du Grand Luxembourg, à 85,191,914 francs, une diminution de 346,698 francs.

C'est sur cet ensemble que la section centrale a délibéré dans ses séances des 13, 21 et 28 mars 1874.

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

Toutes les sections se sont réunies le 12 mars, la 2^e s'est réunie encore le 13 mars.

La 1^{re} section adopte le projet sans observation et nomme pour rapporteur M. Descamps.

La 2^e et la 3^e section demandent au Gouvernement d'examiner la question de savoir s'il ne serait pas utile de créer un Département spécial pour les chemins de fer, postes et télégraphes. Dans l'une de ces sections on fait remarquer qu'il serait nécessaire de comprendre dans les attributions du Ministère des Travaux Publics : l'agriculture, les cours d'eau non navigables et la petite voirie, qui sont aujourd'hui administrés par le Département de l'Intérieur.

Les mêmes sections, ainsi que la 4^e, demandent à connaître le degré d'avancement de la question de la reprise des chemins de fer concédés de la Flandre occidentale. La 3^e demande également des renseignements au sujet de la reprise du Grand Central, et désire recevoir des éclaircissements concernant la convention intervenue entre la compagnie de ce railway et le Grand Luxembourg, en ce qui concerne le parcours des trains de la première compagnie entre Oullignies et Bruxelles. On se rappelle que l'État a refusé de la ratifier.

Dans la 2^e section on demande quel est l'avancement des travaux des lignes concédées qui sont ou qui devraient être en construction, et qu'il soit fourni, par le Gouvernement, un tableau dressé comme celui de l'année dernière. Spécialement on désire savoir si les deux embranchements se rattachant à la compagnie du réseau Prince-Henri, d'Athus et Autelbas à la frontière, sont sur le point d'être livrés à l'exploitation.

Un membre de cette section propose de faire déposer sur le bureau de la Chambre le compte rendu des opérations de la ligne du Luxembourg, en 1873, et ce avant la discussion du budget. Il demande, en outre, que le Gouvernement publie au *Moniteur*, pour la même ligne, un tableau mensuel des recettes, comme cela se pratique pour les lignes de l'État, et qu'il insère dans le même journal un tableau des recettes du chemin de fer de Virton qui jouit d'un minimum d'intérêt.

Aux art. 72 et 73 (Postes) un membre est d'avis que le libellé : Crédit non limitatif, pourrait donner lieu à des abus et en demande la suppression. La section, sans se prononcer, demande que cette question soit examinée en section centrale.

A l'art. 9, un membre demande à quel usage est affecté l'ancien hôtel d'Assche.

Au même article, on demande si le crédit alloué pour le palais de Tervueren ne fait pas double emploi avec le crédit porté chaque année au budget des Finances.

La même section désire que la section centrale s'assure du degré d'avancement des travaux du chemin de fer d'Anvers à Douai.

Elle formule la même prière au sujet de la construction des chemins de fer d'Anvers à Gladbach et de Tongres, par Léau, à Tirlemont.

La section engage le Gouvernement à examiner si, dans le nombre des immeubles dont l'État est propriétaire, il n'en est point dont la possession n'est pas indispensable.

La section désire savoir à quels travaux ont été ou seront appliqués les trois millions votés pour les raccordements aux stations des chemins de fer.

Un membre demande que la section centrale intervienne auprès du Gouvernement pour qu'il fasse hâter l'exécution de la ligne de Lichtervelde à Thielt.

Enfin, on désire savoir si le crédit de 6,000 francs pétitionné en faveur de l'Yser, suffira pour continuer les travaux sans interruption pendant l'année 1874. La section centrale est priée de vouloir bien demander ce renseignement à M. le Ministre des Travaux publics.

La 3^e section réclame un inventaire de toutes les plantations établies sur les routes de l'État. Elle prie la section centrale de porter son examen sur le droit qu'aurait l'État de laisser s'étendre indéfiniment, au-dessus des propriétés riveraines, les branches des arbres.

La section charge son rapporteur de demander pourquoi les travaux du canal de la Lys à l'Yperlée ne s'achèvent pas, et un de ses membres demande si les études ordonnées par le Gouvernement pour obvier aux inondations désastreuses de l'Escaut ont amené un résultat.

La section désire savoir si le Gouvernement a l'intention de tolérer plus longtemps, de la part de la société des Bassins-houillers, l'inexécution de son contrat.

Un membre demande que le règlement qui régit la fermeture des écluses du Demer soit modifié, afin qu'on puisse irriguer les prairies pendant l'hiver. Il demande également si, prochainement, on procédera à l'exécution du chemin de fer de Tirlemont vers Diest, etc., décrété depuis bientôt deux ans.

Un autre membre désire savoir si le Gouvernement a pris une décision relativement à la station de Louvain, ainsi qu'aux installations à faire au canal de cette ville.

La section adopte le budget.

La 4^e section désire savoir où en est l'étude de la construction d'un deuxième siphon à l'endroit dit « Schiepdonk » sur le canal de Bruges à Gand.

La section engage M. le Ministre des Travaux Publics à faire étudier un plan d'ensemble pour les travaux d'améliorations encore à exécuter au port d'Ostende.

Un membre désire qu'on examine, en section centrale, la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'assimiler aux charbons, quant au tarif qui règle les transports par chemin de fer, la plupart des matières fertilisantes qu'emploie l'agriculture.

Un membre demande s'il n'y aurait pas lieu d'établir, dans chaque halte ou station de chemin de fer, un appareil télégraphique qui serait à la fois à l'usage du public et de l'administration.

La section appelle l'attention du Gouvernement sur la convenance qu'il y

aurait de rétablir le phare de Heyst. Elle demande aussi un état des recettes faites en 1873 par les diverses administrations de la marine.

Le budget est adopté.

La 3^e section demande que le Gouvernement dépose, comme annexe, le tableau des chemins à construire par la société des Bassins-Houillers, indiquant l'état d'avancement des travaux et l'époque à laquelle ils doivent être achevés.

Au chap. III, *Mines*, la section désire connaître quel est le nombre d'affaires traitées, par année, depuis cinq ans.

Au chap. IV, art. 67, la section demande comment il se fait que le service du camionnage, abandonné à l'industrie privée, laisse tant à désirer.

Elle demande aussi qu'on marque, sur les adresses, l'heure du départ des colis, ainsi que cela se pratique à l'administration des postes.

Au chap. VI, art. 93, la section demande comment il se fait que le chiffre de 74,000 fr. soit si élevé. N'y a-t-il pas, notamment, des fonctionnaires qui occupent d'autres positions tout en touchant leur traitement de disponibilité.

Le budget est adopté.

La 6^e section, au chap. II, art. 8, appelle l'attention de la section centrale sur la nécessité qu'il y aurait, pour l'État, d'observer, pour ses plantations le long des routes, la distance de 1^m,50.

Bien souvent les plantations se font à une distance trop rapprochée des terrains limitrophes et nuisent par là aux propriétés particulières.

A l'art. 37, la section désire qu'on appelle l'attention du Gouvernement sur le projet de transformation du pont de Nieupoort, qui a été dressé par M. le baron Coppens.

A l'art. 44, la section signale à l'attention de la section centrale la nécessité de prendre des mesures sérieuses pour éviter, dans les travaux projetés ou en cours d'exécution, l'exagération souvent très-considérable des dépenses sur les devis.

A l'art. 68, la section émet le vœu qu'il soit exercé une surveillance plus active sur les employés du chemin de fer chargés du chargement et du déchargement des colis, pour éviter les avaries, les bris et même les vols qui se commettent trop souvent.

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

EXAMEN EN SECTION CENTRALE DU PROJET DE BUDGET AMENDÉ.

Dans sa séance du 13 mars, après avoir analysé les procès-verbaux des différentes sections, la section centrale a décidé de poser au Gouvernement les questions ci-après :

1^o Où en sont les travaux :

A. Du chemin de fer d'Anvers à Gladbach.

B. Du chemin de fer de Tongres à Tirlemont et à Diest ?

En présence des travaux que le Gouvernement propose de faire exécuter à Anvers, il est indispensable que de nouveaux débouchés soient procurés à notre métropole commerciale. Pour ce motif la section centrale est d'avis qu'il est urgent que la ligne d'Anvers à Gladbach soit commencée le plus tôt possible.

Depuis bientôt trois ans la Chambre a décidé en principe, et même, en 1873, une loi est intervenue décrétant la construction de la ligne de Tirlemont vers le camp de Beverloo, en passant par Diest.

Les localités appelées à jouir des avantages inhérents à cette nouvelle ligne sont, à juste titre, impatientes de voir leurs espérances se réaliser.

Le Gouvernement ferait donc simplement acte de justice, s'il ordonnait l'exécution immédiate des travaux dans le plus bref délai.

2° L'État ne possède-t-il pas des immeubles dont il pourrait utilement se dessaisir, tels qu'excédants d'emprises provenant de la construction de chemin de fer, de routes et de voies navigables ?

Dans la même séance du 13 mars, la section centrale a chargé son rapporteur de demander à M. le Ministre des Travaux Publics :

1° Un État détaillé de la situation financière du chemin de fer et de l'emploi des crédits alloués depuis le 1^{er} janvier 1872 ;

2° Un tableau comparatif mettant en parallèle l'état d'avancement actuel des travaux des chemins de fer du Bassin houiller, en vertu de l'arrêté ministériel du 14 février 1871, avec la situation renseignée, l'année dernière, au tableau fourni par le Département des Travaux Publics.

La même section a en outre exprimé le vœu :

1° Que le compte rendu des opérations de la ligne du Luxembourg, pour l'exercice 1875, soit déposé sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du budget, et que le Gouvernement publie au *Moniteur*, pour ce chemin de fer, un tableau mensuel analogue à celui qui concerne le réseau de l'État proprement dit ;

2° De connaître les recettes du chemin de fer de Virton, pour lequel le Trésor paye un minimum d'intérêt.

Elle formule également le vœu que le crédit de trois millions de francs voté l'année dernière pour l'amélioration des chemins vicinaux et autres voies de communication se rattachant aux stations du chemin de fer, soit promptement absorbé par l'exécution de travaux réalisant ce but.

En outre, elle décide qu'il doit être fait mention de son désir dans le présent rapport, que le Gouvernement mette à l'étude la question de savoir s'il n'y a pas lieu de créer un Département des chemins de fer, postes et télégraphes et de détacher du Département de l'Intérieur, pour les adjoindre au Département des Travaux Publics, les services de l'agriculture, des cours d'eau et de la petite voirie.

La section centrale décide qu'indépendamment des questions posées dans la séance précédente, les suivantes seront adressées à M. le Ministre des Travaux Publics :

3° A quel point en sont arrivées les négociations pour la reprise :

A. Du réseau des chemins de fer des deux Flandres ?

B. Des lignes du Grand Central ?

L'intérêt général exige que les grandes lignes soient exploitées par le Gouvernement, et il serait juste que les localités qu'elles desservent jouissent des tarifs appliqués à celles de l'État.

Pour certains industriels la différence de prix constitue une des causes pour lesquelles ils ne peuvent pas toujours concourir avantageusement sur certains marchés du pays et de l'étranger.

4° Le crédit de 6,000 francs proposé pour l'Yser suffira-t-il pour continuer les travaux, sans interruption, pendant l'année 1874?

Il est de l'intérêt de l'État comme de celui des localités que les travaux soient conduits de manière à éviter toute interruption pendant leur exécution, car s'il ne pouvait en être ainsi une augmentation de dépenses deviendrait nécessaire.

5° Pour quel motif les travaux du canal de la Lys à l'Yperlée ne s'achèvent-ils pas?

En règle générale les concessionnaires de routes, chemins de fer et canaux se préoccupent médiocrement des obligations qu'ils contractent envers l'État; il serait peut-être à désirer que le Gouvernement se montrât plus sévère à l'avenir.

6° Les études ordonnées par le Gouvernement pour obvier aux inondations de l'Escaut ont-elles produit un résultat?

Afin de prévenir les calamités. — et, le cas échéant, d'y obvier — dont les propriétés riveraines de l'Escaut ont eu à souffrir pendant l'hiver de 1872-73, il serait à désirer qu'un projet fût approuvé au plus tôt.

7° Ne serait-il pas désirable que le règlement sur la navigation du Démer fût modifié, en vue de permettre les irrigations durant l'hiver?

Il est à remarquer que, par un changement de règlement, qui date de quelques années seulement, on a enlevé à la vallée du Démer les eaux fertilisantes de l'hiver. On demande simplement le retour à l'ancien système.

8° Le Gouvernement a-t-il pris une décision relativement à l'agrandissement de la station de Louvain et aux travaux du canal de Louvain?

Depuis plusieurs années le Gouvernement promet cet agrandissement, mais l'exécution s'en fait toujours attendre. Il est cependant urgent qu'un bâtiment convenable remplace celui qui existe aujourd'hui et dont l'insuffisance est incontestable.

Quant aux travaux d'installations à la station du canal, à Louvain, ils sont loin de répondre aux besoins qui se manifestent: ils doivent forcément être complétés.

9° Le Gouvernement ne pourrait-il pas communiquer à la section centrale un état indiquant, pour une période déterminée, soit pour dix années, les recettes et les dépenses concernant les plantations le long des grandes routes?

Ce tableau est demandé par la section centrale afin de pouvoir examiner si, réellement, les plantations le long des routes produisent quelques bénéfices pour le trésor de l'État.

10° Où en sont les études relatives au second siphon à établir sous le canal de Bruges à Gand, au hameau de Schipdonck?

Il a été souvent question à la Chambre de la construction de ce deuxième siphon: il est donc à désirer que cette affaire soit examinée de la manière la plus sérieuse.

11° Le Gouvernement ne juge-t-il pas qu'il serait rationnel d'assimiler les matières fertilisantes au charbon en ce qui touche les tarifs des chemins de fer?

La section centrale fait observer qu'il existait une tarification de faveur pour

les engrais sur la ligne du Luxembourg, tarification qui a été supprimée lors de la reprise de cette ligne par l'État.

12° Quelles sont les raisons qui militent pour le maintien du tarif de faveur dont jouissent les transports de la houille en destination de l'étranger ?

Depuis la hausse considérable de ce combustible, aucune raison ne paraît le justifier.

13° Ne serait-il pas utile de doter chaque halte et station d'un appareil télégraphique, en vue de faciliter les communications de l'administration et du public ?

Il est certain que, dans l'intérêt de la facilité des communications entre les différentes stations, et afin d'éviter des accidents, il est désirable que chaque halte ou station soit pourvue d'un appareil télégraphique.

14° Pourquoi le phare de Heyst a-t-il été supprimé ? N'y a-t-il pas lieu de le rétablir, en vue de garantir la sécurité des bateaux pêcheurs ?

La solution de cette question réclame un examen très-attentif, attendu que, le rétablissement du phare de Heyst paraît être d'une grande nécessité pour les bateaux pêcheurs.

15° Quel est le nombre d'affaires soumises annuellement au conseil des mines ?

16° La section centrale désire savoir comment il se fait que le chiffre de l'art. 93 est si élevé ; elle voudrait que l'état nominatif des fonctionnaires en disponibilité lui fût communiqué.

M. Beekmans est nommé rapporteur.

Séance du 21 mars.

La section centrale appelle l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics :

1° Sur l'utilité qu'il y aurait à étendre la mesure concernant les billets d'aller et retour, principalement au point de vue du temps pendant lequel ces billets sont valables et des billets délivrés pour les trains du soir. — 2° Sur la question de savoir, s'il n'y aurait pas certain danger à exécuter la coupure du Swynaerde à Mulle, au point de vue des inondations qui pourraient en résulter en aval de Gand, et s'il ne serait pas préférable, sous ce rapport, de se contenter d'élargir les voies d'écoulement existantes. Elle estime, en outre, qu'il y a lieu, pour le Gouvernement, de faire examiner avec soin s'il ne conviendrait pas de mettre en adjudication l'entretien des chemins de fer de l'État, et recommande au Gouvernement l'utilité qu'il y aurait d'adopter le système suivi dans quelques parties de l'Allemagne, pour la levée des boîtes aux lettres.

Les divers articles du budget sont successivement mis aux voix et adoptés.

Séance du 28 mars.

La section centrale prend communication d'une lettre par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics propose d'ajouter, par voie d'amendement, aux crédits ouverts au budget de 1874, une allocation de 58,400 francs pour l'exploitation du canal de l'Ourthe.

Cet amendement est adopté.

La même section prend également communication de plusieurs réponses que lui adresse M. le Ministre des Travaux Publics et s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1^{er}. *Traitement du Ministre.*

Dans la 3^e section, le vœu a été exprimé que le traitement de 24,000 francs affecté à la position ministérielle paraît tout à fait insuffisant, et devrait être porté à 30,000 francs, d'abord à cause de l'éminence des services à rendre, ensuite parce que le premier fonctionnaire de l'État doit non-seulement jouir d'un prestige réel par son talent, par ses hautes capacités, mais aussi par une rémunération qui domine de beaucoup celle de ses inférieurs, et qui le mettrait en situation de faire face, d'une manière convenable, aux nécessités du poste élevé qu'il occupe.

Dans la même mesure, les autres fonctionnaires et employés du Département nous semblent dignes, eu égard, d'ailleurs, à la cherté de toutes les choses nécessaires à la vie, d'obtenir une augmentation de traitement de nature à entretenir, sinon à relever l'émulation, sans laquelle l'administration perd son énergie, et, dès lors, son activité. Sans ce stimulant indispensable qui, du reste, permet de restreindre le nombre d'agents et de mieux les rétribuer, il n'est pas permis de compter sur un entier dévouement.

C'est à mieux payer, à mieux récompenser les services méritants que le Gouvernement doit s'appliquer, sans jamais perdre de vue la question de réduction de personnel, en exigeant chaque jour, rigoureusement la somme de travail dévolue à chaque agent.

L'accroissement prodigieux des affaires ressortissant au Département des Travaux Publics et notamment l'extension que prend, chaque jour, le chemin de fer national, rendent imminente, selon nous, la nécessité d'en scinder la direction.

En effet, il saute aux yeux de tous que les chemins de fer, postes et télégraphes, et la marine sont assez importants, à eux seuls, pour occuper toute l'activité d'un ministre spécial ; d'autre part, l'administration des ponts et chaussées et des mines, auxquelles on adjoindrait l'agriculture, les cours d'eau non navigables ni flottables et la voirie vicinale, constitueraient un ensemble d'attributions suffisant pour justifier le maintien d'un Département sous la dénomination de Ministère des Travaux Publics.

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

La nécessité de rétablir un directeur spécial de la régie en dehors du secrétariat ne paraît pas démontrée. Ce service, tel qu'il était constitué précédemment, n'avait fait surgir aucune plainte que nous sachions.

La double attribution attachée à ce grade n'excédait point, tant s'en faut, l'activité et l'intelligence d'un directeur.

L'augmentation pétitionnée en faveur du personnel inférieur ne peut que recevoir notre approbation.

ART. 2, litt. C. *Ponts et chaussées.*

Le personnel de l'administration centrale des ponts et chaussées mérite, à tous égards une amélioration de position. Une allocation de 10,950 francs est destinée tout spécialement à réaliser ce but. Elle servira en moyenne partie à rémunérer des fonctionnaires et agents qui ont des titres incontestables à la bienveillance du Gouvernement.

Toutefois, il y a lieu de faire remarquer ici que la multiplicité des affaires se manifeste dans les provinces dans une égale mesure; que l'activité, le dévouement, l'aptitude et la science y sont également requis, au moins au même degré qu'ailleurs et que, pour ce motif — et nous attirons spécialement l'attention de M. le Ministre sur cet objet, — il y a lieu, selon nous, de placer sur la même ligne, au double point de vue du traitement et de la hiérarchie, tous les fonctionnaires du même grade. Ce qui se pratique pour les ingénieurs doit également se pratiquer pour les fonctionnaires administratifs. Agir autrement, ce serait méconnaître la justice distributive. Nous ne saurions trop insister pour que M. le Ministre se pénètre bien de cette nécessité. Ce n'est qu'à ce prix qu'il préviendra de très-nombreux découragements que nous sommes en situation de citer.

Si la Chambre, pénétrée de l'opportunité incontestable de relever le traitement du Ministre, consacrait ce principe par un vote solennel, il va de soi que les directeurs généraux, notamment le directeur général des chemins de fer, dont l'activité est exceptionnelle, devrait recevoir un notable accroissement d'émoluments. Ce haut fonctionnaire, placé sur la même ligne que ses collègues, a, en effet, à faire face à une somme d'activité que ne requièrent pas les attributions des autres.

Il y a donc lieu, d'après nous, dans les cas de l'espèce, qui sont d'ailleurs fort rares en Belgique, de rémunérer exceptionnellement, puisqu'il s'agit de services sans comparaison avec d'autres, placés hiérarchiquement sur la même ligne.

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés.*

Fréquemment des congés sont accordés à des fonctionnaires de tout grade, de toute catégorie, pour visiter à l'étranger soit des expositions, soit des travaux, etc., etc. Nous n'avons pas l'intention de critiquer cette mesure; elle revêt, en principe, un haut caractère d'utilité. — Mais au lieu de favoriser, en général, les fonctionnaires d'un ordre élevé, elle devrait, avec plus de munificence, s'étendre aux chefs de station, aux chefs d'ateliers, aux chefs ouvriers, à des ouvriers mêmes qui se distinguent par leur talent et leur intelligence.

Les uns sont à même, par le haut degré de science qu'ils possèdent, de rédiger des mémoires sur ce qu'ils ont vu, étudié, et par là de communiquer au pays le complément de lumières qu'ils ont acquis. Mais une semblable pratique n'existe pas. Chacun, semble-t-il, est libre de tout engagement vis-à-vis de l'Etat et si parfois, il arrive que, dans l'intérêt du service administratif, du perfectionnement

de nos routes, rivières, canaux et chemins de fer, un homme spécial reçoit la mission de voyager à l'étranger, nous ne sachons pas que l'administration en recueille de bien grands fruits, attendu qu'aucun rapport, qu'aucune publication ne voit le jour.

Le trésor liquide les dépenses effectuées. Là se borne malheureusement l'objet de la mission qui n'est, dès lors, comme on le voit, qu'un prétexte à indemnités.

Tout congé accordé avec frais de route et de séjour fait supposer un but à atteindre. Le fonctionnaire qui en jouit doit donc être tenu, — par la rédaction d'un rapport — de montrer que les deniers de l'État n'ont pas été inutilement employés.

ART. 4. *Traitements des huissiers, messagers, etc.*

Ces utiles auxiliaires ne sont pas, en général, convenablement rétribués. Appelés à résider dans la capitale, ils sont astreints, à cause de la nature de leur tâche, d'abord à une tenue qui échappe à toute critique et, ensuite, à des dépenses que ne doivent pas s'imposer les habitants des petites villes. C'est ainsi que la vie animale y est plus chère et que le prix du loyer atteint des proportions ruineuses pour les agents subalternes qui n'ont pas d'autres ressources que leur traitement.

Nous appelons tout spécialement l'attention du Gouvernement sur la position précaire d'un grand nombre d'agents de l'espèce dont il s'agit et nous exprimons le vœu qu'il soit possible de satisfaire immédiatement à leur légitime attente.

ART. 6. *Honoraires des avocats.*

Sans vouloir nous immiscer dans les nombreux rapports qui existent nécessairement entre le Département des Travaux Publics et ses conseils, nous pouvons cependant nous permettre de faire remarquer, que nous croyons savoir que la double influence des comités consultatifs et des bureaux, s'exerce parfois fatalement sur le sort d'affaires importantes.

Les juriconsultes, plus éclairés dans la science du droit, n'admettent pas toujours, il est vrai, les préavis qu'ils reçoivent de l'administration supérieure; remplissant leur mission avec l'indépendance qui honore leur profession, ils recueillent tous les éléments d'appréciation, de nature à motiver leurs conseils. Mais il faut bien reconnaître que, dans les affaires litigieuses, les dossiers officiels transmis au Département sont souvent incomplets, en ce sens, qu'ils renferment presque exclusivement les renseignements fournis par l'administration et qu'on n'y voit point figurer les contredits des parties intéressées. Les agents administratifs encourant une certaine responsabilité, sont appelés à se prononcer comme juge et partie, ce qui constitue parfois un sérieux obstacle à la saine interprétation des choses, et entraîne l'État dans des voies qu'il n'eût point dû suivre.

On ne saurait autrement s'expliquer les procès nombreux qui ont été intentés à l'État depuis quelques années et dont plusieurs, par leurs solutions défavorables, ont lourdement pesé sur le Trésor. Aussi pétitionne-t-on l'adjonction d'un avocat au conseil ordinaire du département, et, par suite, une augmentation de dépenses de 5,000 francs.

La situation signalée mérite d'autant plus de fixer l'attention de la Chambre et du Gouvernement que la position des entrepreneurs est rendue de plus en plus difficile par les fluctuations incessantes de l'industrie, du prix des matériaux et de la main-d'œuvre. De récentes adjudications nous ont prouvé que, par suite de ces errements, leur différence s'est de plus en plus manifestée et que de très-importantes augmentations se sont produites pour la plupart des devis d'entreprise.

Un des principaux moyens à employer pour prévenir, autant que possible, les difficultés relatives à l'exécution des contrats consisterait à ne pas trop se prévaloir de la rigueur du droit, du texte des cahiers des charges dont la stricte application est en quelque sorte impossible, et à concilier les intérêts en présence par les tempéraments de l'équité.

Il arrive fréquemment que, pour cause 1^o de retard dans la livraison des terrains et des plans nécessaires aux travaux ; 2^o de changements à faire à des études imparfaites, etc., les délais d'exécution se trouvent forcément prorogés au détriment de ceux qui ont établi leurs calculs et contracté leurs premiers marchés suivant une situation prévue donnée. Ces retards, indépendants de leur volonté, sont très-onéreux pour eux, et modifient les marchés conclus dans des proportions tout à fait anormales. C'est à quoi l'administration, qui n'est pas assez responsable, doit s'attacher à obvier.

Si l'État a d'importants et précieux intérêts à sauvegarder, il ne faut point cependant que, par les dispositions trop absolues et rigoureuses d'un cahier des charges, il puisse se dégager même des responsabilités que le droit commun et l'équité imposent.

A cette occasion nous croyons devoir rappeler ici les paroles que l'honorable Ministre des Finances a prononcées dans une récente séance.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES — BATIMENTS CIVILS.

PREMIÈRE SECTION.

PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 7.

Le bail de l'entretien des routes expire le 1^{er} mai 1876. A cette époque il nous paraît indispensable qu'on en revienne aux anciens errements, c'est-à-dire à l'entretien, à forfait, des ouvrages d'art et des terrassements.

On avait pensé, au début, que le changement introduit dans les devis des cahiers des charges constituerait, pour le Trésor de l'État, une économie dans les dépenses et une amélioration pour les routes : cette double prévision ne s'est point réalisée. Il suffit, en effet, de parcourir les routes pour constater que, presque partout, les terrassements sont loin de se trouver sous les profils voulus.

Les cantonniers, quelque actifs qu'ils puissent être, sont impuissants à bien entretenir les terrassements et à exercer, en même temps, la surveillance et la

police requises. — On ne pourrait, d'ailleurs, exiger beaucoup de ces modestes agents, la plupart recevant un salaire mensuel qui n'atteint pas, en moyenne, le chiffre de 60 francs; ce salaire, comme on le voit, est inférieur à celui du dernier manœuvre.

Et cependant le Gouvernement, eu égard aux difficultés de la situation, en a élevé de 5 francs le taux mensuel et ce depuis un an déjà. Cette mesure est insuffisante. On ne peut raisonnablement exiger de bien grands services d'hommes si mal rétribués et qui, à la fin d'une carrière même exempte de tout reproche, sont parfois obligés de s'adresser, pour vivre, à la charité publique. Ce sont de simples ouvriers de l'entreprise. Ils n'ont aucun droit à la pension.

ART. 7, litt. C.

Il est extrêmement désirable que le Gouvernement encourage, plus que jamais, les communes, surtout celles qui manquent de ressources, par de forts subsides exceptionnels destinés à l'amélioration de chemins ou routes aboutissant, soit à la grande voirie proprement dite, soit à des stations.

Des crédits considérables sont accordés, pour cet objet, par deux Départements. Les provinces, également, favorisent dans la mesure de leurs moyens l'exécution des travaux de l'espèce.

La section centrale verrait donc avec satisfaction que, par suite du concours de tous les pouvoirs compétents, la voirie vicinale reçût, sans retard, au point de vue dont il s'agit, les améliorations que réclame l'agriculture surtout, comme aussi les relations de nombreux centres vers le chemin de fer.

D'après ce qui se pratique actuellement, les communes riches obtiennent tous les avantages, parce qu'elles sont en situation de remplir les conditions requises pour mériter des subsides, tandis que les communes pauvres, au contraire, ne pouvant faire face aux exigences des errements administratifs, restent détachées en quelque sorte du reste du pays. Dans les cas exceptionnels, le Gouvernement, semble-t-il, devrait intervenir plus généreusement.

ART. 8. *Plantations.*

Des plaintes nombreuses s'élèvent de tous les points du pays contre le tort que font à l'agriculture les plantations qui bordent les routes de l'État.

Sans doute, le Gouvernement jouit d'un droit incontestable à cet égard. Néanmoins, depuis quelques années déjà, il cherche à atténuer, dans la mesure du possible, les griefs qu'on articule à ce sujet. L'espacement des arbres est plus étendu. Par suite l'air, la lumière, peuvent mieux pénétrer sur les terrains qui confluent aux routes : ceux-là souffriront donc beaucoup moins désormais du voisinage des plantations.

Nous ne pourrions trop recommander cet important objet à la sollicitude de M. le Ministre des Travaux Publics, pour qu'il tienne la main, non-seulement à ce que le plus grand espacement possible existe entre les sujets, mais à ce que ceux-ci soient toujours élagués en temps utile.

A l'effet de se rendre compte d'une manière exacte des dépenses qu'exigent

annuellement les plantations et les recettes qu'elles procurent, M. le Ministre des Travaux Publics, répondant à une demande de la section centrale lui a fait parvenir les renseignements statistiques ci-après :

QUESTIONS.

Le Gouvernement ne pourrait-il pas communiquer à la section centrale un état indiquant pour une période déterminée, soit pour dix années, les recettes et les dépenses concernant les plantations le long des grandes routes ?

Complément de la réponse à la question n° 9.

RÉPONSES.

Les dépenses faites pour plantation pendant les dix dernières années ont atteint les chiffres suivants :

1862. . .	39,051 47
1863. . .	40,954 16
1864. . .	40,427 30
1865. . .	40,998 13
1866. . .	40,854 93
1867. . .	40,651 27
1868. . .	34,883 17
1869. . .	40,391 14
1870. . .	40,946 38
1871. . .	41,327 75

Total. fr. 400,483 70

Le Département des Finances indiquera les recettes effectuées pendant la même période.

Ce renseignement est demandé.

Les recettes concernant les plantations le long des grandes routes se sont respectivement élevées pendant les exercices :

1862, à. .	81,800 70
1863, à. .	80,372 67
1864, à. .	71,282 49
1865, à. .	133,654 17
1866, à. .	119,813 83
1867, à. .	123,182 86
1868, à. .	180,253 55
1869, à. .	232,004 77
1870, à. .	219,013 42
1871, à. .	167,462 53

Les recettes se rapportant aux exercices 1872 et 1873 ne sont pas encore exactement connues, les comptes n'étant pas arrêtés.

SECTION II.

BÂTIMENTS CIVILS

ART. 9 ET 10.

Une nomenclature de 90 bâtiments et édifices, ressortissant au service des bâtiments civils, figure au projet du budget modifié, mais il est à remarquer qu'un grand nombre de ces constructions n'incombent pas à la surveillance spéciale établie dans la capitale. Dans chaque province l'administration des ponts et chaussées et parfois des architectes concourent à l'entretien et à l'amélioration des bâtiments civils. On se tromperait donc en attribuant plus d'importance qu'il ne comporte au service créé à Bruxelles. Néanmoins, si l'on considère seulement les travaux d'entretien et d'amélioration, dont le coût s'élève à un chiffre considérable, on ne peut méconnaître combien les architectes et leurs adjoints ont de devoirs à remplir.

Mais à ce crédit budgétaire il y a lieu d'en ajouter d'autres beaucoup plus élevés, résultant des lois spéciales, et qui sont affectés à la construction de travaux neufs, notamment aux abords du palais législatif.

Pour que, d'un coup d'œil, la Chambre puisse embrasser l'ensemble des travaux neufs en projet ou en cours d'exécution, il conviendrait qu'une ou plusieurs colonnes spéciales fussent réservées à cet effet, à côté des allocations ordinaires. Il serait peut-être préférable, en vue de ce but, d'annexer annuellement au projet de budget une note distincte et indicative de l'emploi successif des crédits extraordinaires alloués par des lois spéciales.

Pareille mesure pourrait être appliquée à toutes les autres branches d'administration ressortissant au Département des Travaux Publics.

A différentes reprises des critiques se sont produites par rapport à l'ancien hôtel du marquis d'Assche. Sans en contester l'utilité, nous pensons que sa conservation, dans les conditions actuelles, ne peut durer plus longtemps. Son aspect dépare la place des Palais, de même que les serres et écuries voisines. Les bâtiments de l'école militaire situés dans la rue de Namur pourraient remplacer les écuries qu'on démolirait.

Les améliorations et embellissements importants en voie d'exécution dans la capitale, militent puissamment en faveur de l'adoption de l'idée que nous préconisons.

Il importe surtout que le plus beau, le plus pittoresque quartier de Bruxelles soit dégagé de tout ce qui blesse la vue et amoindrit l'aspect monumental qu'il doit accuser.

En lieu et place de l'hôtel d'Assche, si les nécessités d'un service quelconque le requéraient, on pourrait élever un édifice, un corps de garde par exemple, qui revêtirait un caractère monumental dont le style s'harmoniserait avec celui du palais. Semblable mesure devrait être prise, en ce qui concerne les écuries, si tant est qu'il ne fût pas préférable de les faire disparaître.

Le palais de Tervueren et ses dépendances réclament, à chaque exercice, des crédits assez importants, et cela uniquement, en quelque sorte, pour entourer le domaine de murailles. C'est là une dépense qui se perpétue et dont la nécessité serait peut-être difficilement démontrée.

Les sujets qui couronnent quelques piédestaux du mur du palais ne paraissent pas être exempts de critiques.

A cette occasion nous croyons remplir un devoir en recommandant tout spécialement les artistes belges. Si l'étranger possède des artistes distingués, la Belgique peut, à juste titre, être fière de ceux qui l'honorent.

Combien de jeunes sculpteurs, d'un mérite réel, attendent, malgré d'actives démarches, dans une position précaire, que le Gouvernement veuille bien les encourager.

Nous les recommandons tout spécialement aux Départements des Travaux Publics et de l'Intérieur.

SECTION III.

ART. 11. *Ourthe.*

Un crédit de 38,400 francs, introduit après coup, au budget amendé se décompose comme suit :

A. Traitement et indemnités du personnel	fr.	26,400	»
B. Travaux d'entretien.		12,000	»
		58,400	»
Total comme ci-dessus.			

L'omission dont il s'agit provient de l'incertitude dans laquelle se trouvait le Gouvernement, de renseigner ce crédit au chapitre II ou au chapitre III du budget. Mais le produit présumé du canal, produit qui s'élève, à peu de chose près, au chiffre de la dépense, ayant été compris au budget des voies moyennes dans les recettes des lignes du Luxembourg, il y a lieu de rattacher également les dépenses au chapitre X.

Pendant l'exercice 1873, l'exploitation du canal de l'Ourthe a, de même que celle du chemin de fer du Luxembourg, été soumise à un régime spécial, c'est-à-dire que les dépenses ont été payées au moyen des recettes effectuées.

Il n'en est plus de même pour l'exercice actuel.

C'est dans les termes qui précèdent que M. le Ministre des Travaux Publics, dans une dépêche datée de mardi dernier, a justifié l'allocation dont il s'agit, laquelle n'a donné lieu, au sein de la section centrale, à aucune observation.

ART. 11. *Escaut.*

On se rappelle le désastre qu'ont éprouvé en 1872 les riverains de l'Escaut et combien les villes de Tournai, de Gand, etc., ont eu à souffrir de l'inondation de cette époque.

Un seul cri se faisait entendre alors; il faut à tout prix porter remède sans retard, à la situation par des travaux de nature à permettre, en temps d'inondation, une prompte et rapide évacuation des eaux.

Le Gouvernement s'émut des doléances légitimes des populations intéressées. Par suite, il fit procéder immédiatement, en vue de satisfaire à ces vœux, aux études préliminaires nécessaires. Deux années se sont écoulées depuis et il résulte de la réponse que M. le Ministre des Travaux Publics a faite en section centrale, à une question qui lui a été posée, que la commission chargée d'élaborer un travail d'ensemble a présenté un premier rapport et qu'elle s'occupe

maintenant, suivant un programme adopté, des études et des projets qui en forment le complément.

Voici cette réponse :

QUESTION.

6° Les études ordonnées par le Gouvernement pour obvier aux inondations de l'Escaut ont-elles produit un résultat ?

RÉPONSE.

Le Département des Travaux Publics a chargé une commission spéciale d'étudier toutes les questions qui concernent le libre écoulement des eaux de l'Escaut et de ses affluents, depuis la frontière de France jusqu'à celle des Pays-Bas, tant au point de vue de la navigabilité du fleuve, que des inondations de ses rives.

Cette commission a présenté un premier rapport, dans lequel elle trace un programme des travaux à exécuter et elle s'occupe des études et des projets qui en forment le complément.

Le Gouvernement fera tous ses efforts pour hâter ce travail.

Art. 41. *Dyle et Demer.*

En approuvant les crédits sollicités pour l'entretien et l'amélioration de ces rivières, la section centrale a cru devoir, comme elle l'a fait aussi en 1872 et en 1873, appeler l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'en revenir, quant au règlement sur la navigation du Demer, à ce qui se pratiquait antérieurement à l'arrêté royal du 4 mars 1845.

Avant l'établissement d'élargissements, de barrages et de dérivations du Demer, c'est-à-dire sous l'empire des règlements sanctionnés par Marie-Thérèse, il était possible, chaque année, d'irriguer en temps utile, les prairies qui bordent les rives de ce cours d'eau. De là d'abondantes récoltes. Aujourd'hui, il ne peut plus en être ainsi. Pendant chaque hiver, jusqu'au 15 mars, les barrages sont ouverts et les eaux s'écoulent emportant dans leur cours les matières fertilisantes qu'elles déposaient, autrefois, sur les terrains limitrophes. C'est une richesse perdue pour l'agriculture.

Un certain nombre de propriétaires, depuis l'arrêté royal déjà mentionné, ont converti, il est vrai, en terres labourables quelques hectares de prairies ; mais faut-il pour des intérêts, d'ailleurs peu importants, en sacrifier d'autres qui sont bien autrement considérables. Nous ne le pensons pas, surtout si l'on tient compte des nombreuses pétitions qui sont parvenues à la Chambre contre le régime consacré depuis 1845.

La constitution d'une wateringue ne produirait pas les résultats que nous avons en vue et il serait difficile, sinon impossible, de s'entendre, à cet égard, avec les propriétaires de terres labourables.

Nous estimons donc que le Gouvernement peut, sans pour cela porter atteinte

aux droits des tiers, en revenir à l'ancien régime : c'est là le but que les présentes observations ont en vue d'atteindre.

Voici la réponse que M. le Ministre des Travaux Publics a cru devoir faire à la question que la section centrale lui a posée sur cet objet.

QUESTION.

7° Ne serait-il pas désirable que le règlement sur la navigation du Démer fût modifié en vue de permettre les irrigations durant l'hiver?

RÉPONSE.

S'il n'existait le long du Démer que des prairies il y aurait évidemment avantage à régler la manœuvre des barrages du 1^{er} novembre au 15 mars de manière à provoquer des inondations fertilisantes.

Mais depuis que le règlement du 4 mars 1845 est en vigueur et que les nombreuses rectifications faites au lit du Démer ont accéléré l'écoulement des eaux, beaucoup de propriétaires ont converti leurs prairies en terres arables, et les inondations leur seraient évidemment préjudiciables.

La question exige donc un sérieux examen et le Gouvernement y procède.

Il serait désirable qu'une entente s'établît entre tous les propriétaires riverains du Démer et qu'ils se constituassent en association de wateringue.

Le Gouvernement a signalé a diverses reprises l'opportunité de cette mesure, mais jusqu'ici sans résultat.

ART. 11. *Yser.*

Depuis 1868 divers travaux d'amélioration, notamment pour le recreusement de cette rivière et la création d'une diguette de halage, ont fait l'objet de quatre adjudications successives, comportant ensemble, d'après les devis, une somme de fr. 79,150.

Ces travaux ont placé l'Yser dans une situation telle qu'à l'aide du crédit de 6,000 francs porté à l'art. 34, les travaux restant à faire pourront être continués cette année sans interruption.

A la question posée sur cet objet par la section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics a fait la réponse ci-après :

QUESTION.

4° Le crédit de 6,000 francs proposé pour l'Yser suffira-t-il pour continuer les travaux sans interruption, pendant l'année 1874 ?

RÉPONSE.

Le crédit de 6,000 francs pétitionné à l'art. 34 du projet du budget de l'exercice 1874 est destiné à la continuation des travaux de rétablissement, au moyen

de revêtements en briques, des talus dégradés de l'Yser.

Les travaux de recreusement du haut Yser et de la création d'une diguette sur la rive gauche seront achevés au moyen du crédit alloué au budget de l'exercice 1873.

La dernière entreprise a été adjugée à la fin du mois de décembre 1873, moyennant le prix de 29,875 francs, et l'entrepreneur mettra très-prochainement la main à l'œuvre.

ART. 11. Canal de Gand à Terneuzen.

La section centrale, pénétrée de la nécessité, au point de vue des grands intérêts engagés, de procéder, sans interruption, à l'exécution des travaux d'élargissement et d'approfondissement de cette voie navigable, exprime le vœu que le Gouvernement sollicite, en temps utile, de la Législature, des crédits assez importants pour les continuer activement jusqu'à complet achèvement. De la sorte, il sera possible, dans un avenir peu éloigné, de donner à cette voie navigable la destination que l'on se propose.

ART. 11. Litt. B.

Un membre de la section centrale, désirant savoir si, dans un avenir prochain, l'Etat ferait construire un second siphon pour le canal de Bruges à Gand, section de Schipdonck, a proposé d'interpeller le Gouvernement sur ce point.

A la question qui lui a été posée, M. le Ministre des Travaux Publics a formulé la réponse ci-après :

QUESTION.

10° Où en sont arrivées les études relatives au second siphon à établir sous le canal de Bruges à Gand, au hamceau de Schipdonck ?

RÉPONSE.

Le siphon de Schipdonck n'a été établi qu'en vue de livrer passage aux eaux de la Lys corrompues par le rouissage du lin, c'est-à-dire aux eaux ordinaires d'été du canal de dérivation de la Lys; son débouché est de 6^m,30.

A la suite des inondations qui se sont produites pendant l'hiver de 1872-1873, on s'est demandé s'il n'y avait pas lieu d'établir à Schipdonck un nouveau siphon d'une section suffisante pour permettre de faire passer sous le canal de Gand à Bruges toutes les eaux que le canal de dérivation de la Lys est susceptible d'évacuer en temps de crues.

Les études relatives à cet ouvrage ne sont pas encore terminées.

Depuis plus d'un an, le travail dont il s'agit est à l'étude.

La section centrale exprime le vœu qu'elle reçoive le complément requis dans le plus bref délai possible.

SECTION IV.

ART. 37. Ports, côtes, phares et fanaux.

Les pêcheurs de Heyst se sont émus de la suppression du phare établi dans cette localité et qui était si précieux pour garantir leur sécurité.

A une demande d'explication formulée par la section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics a fait la réponse ci-après : elle nous semble de nature à rassurer tous les intérêts.

QUESTION.

14° Pourquoi le phare de Heyst a-t-il été supprimé ?

N'y a-t-il pas lieu de le rétablir en vue de garantir la sécurité des bateaux pêcheurs ?

RÉPONSE.

La commission chargée en 1868, par le Département des Affaires Étrangères, d'examiner l'avant-projet relatif à la reconstruction des phares de Blankenberghe et de Heyst, a émis, à l'unanimité, le vœu de voir placer le phare de Heyst plus à l'est et à Knoeke même, si la chose était faisable.

C'est en conformité de ce vœu que le phare de Heyst a été démoli et remplacé par un feu de troisième ordre établi à Knoeke.

Depuis, le Gouvernement a fait examiner la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'établir à Heyst un fanal d'ordre inférieur, destiné à guider les bateaux pêcheurs, et un projet conçu dans cet ordre d'idées vient de lui être présenté.

Il est soumis en ce moment à l'examen du Département.

ART. 37. Port de Nieuport.

Un projet important d'installations à créer a été adressé à M. le Ministre des Travaux Publics par M. le baron Coppens et par M. Amédée Ghislain, qui en sollicitent la concession.

Sans nous prononcer sur le mérite du projet dont il s'agit, nous aimons à dire cependant que les extensions et les créations que les auteurs du projet ont en vue de créer, donneraient au port dont il s'agit une importance qu'on ne peut méconnaître : il deviendrait, par les facilités qu'il procurerait, en quelque sorte une succursale du port d'Anvers qui, parfois, semble être insuffisant pour faire face aux nécessités de la navigation.

Nous ne pouvons donc que recommander à la bienveillante attention du Gouvernement un projet qui nous paraît, à tous égards, digne d'être très-sérieusement examiné, non-seulement au point de vue de Nieuport, mais du pays tout entier.

SECTION VI.

ART. 42. Personnel des ponts et chaussées et des bâtiments civils.

Sans que la nécessité d'un nouveau service spécial soit, selon nous, bien reconnue, l'on a créé une onzième direction des ponts et chaussées pour le contrôle et la surveillance des travaux de construction des lignes de chemins de fer confiées, par l'État, à la compagnie des Bassins Houillers.

A une époque déjà loin de nous où, bien plus qu'en ce moment, les travaux de construction de chemins de fer avaient pris un prodigieux développement, l'on n'a pas songé à créer, pour cela, de direction spéciale.

Chaque ingénieur en chef, directeur de province, faisait face sans difficulté, aidé de son personnel ordinaire, à la surveillance des lignes ou tronçons de lignes traversant sa juridiction.

Nous ne pensons pas que des plaintes aient surgi alors. Pourquoi donc une nouvelle direction ?

C'est notamment dans le Luxembourg que des travaux sont en cours d'exécution. Dans les autres provinces, dans le Hainaut, par exemple, eu égard au grand nombre de kilomètres concédés, on peut dire que la société est presque nactive.

On procède à des études qu'on semble se complaire à livrer imparfaites à l'examen requis. De là, de longs retards, que l'on a peut-être prévus, mais que le Gouvernement ne saurait éviter.

C'est que les intérêts de la société dont il s'agit ne se concilient pas, tant s'en faut, avec ceux de la généralité que le Gouvernement est appelé à sauvegarder. L'une ne voit dans son œuvre qu'une entreprise, l'autre qu'un travail d'utilité publique.

Le peu d'extension que prennent, au point de vue des travaux, les lignes concédées, ne nécessitait donc, sous aucun rapport, le crédit sollicité.

Depuis 1872, époque à laquelle le Gouvernement a fourni un tableau constatant l'avancement du réseau des chemins de fer confiés à la Société des Bassins houillers, à ce jour, les travaux sont à peu près restés stationnaires; nous le constatons à regret et espérons que le Gouvernement montrera à l'avenir plus d'énergie pour exiger de cette société l'exécution complète de ses engagements.

Il est évident que si les travaux ne sont pas poussés avec plus d'activité, dans vingt ans les engagements contractés par cette société ne seront pas remplis.

Il paraît cependant indispensable, dans l'intérêt des populations encore déshéritées, que des voies rapides de transport les rattachent et les desservent dans les délais prescrits par l'autorité supérieure.

Un arrêté royal du 18 septembre 1875 a déterminé la classification hiérarchique des grades, cadres, traitements et indemnités de bureau des membres du corps des ponts et chaussées.

En présence de l'élévation du traitement des ingénieurs, sous-ingénieurs et conducteurs, il semble rationnel de ne point laisser exister le faible écart entre le traitement des ingénieurs principaux et celui des ingénieurs en chef directeurs et

les inspecteurs généraux. Relever les premiers en maintenant les autres à leur ancien taux, c'est rompre la proportion relative eu égard aux services à rendre, à la responsabilité.

D'autre part, les directeurs de l'enregistrement et des domaines, les directeurs des contributions, tout en touchant les mêmes traitements que leurs collègues des ponts et chaussées, reçoivent, comme corollaires de leur position, des frais de location de bureau, des indemnités de bureau proprement dites beaucoup plus élevées.

Il semble que sous ces divers rapports les uns et les autres doivent être placés sur la même ligne.

Nous attirons sur cet objet la bienveillante attention de M. le Ministre des Travaux Publics, car, si l'on veut provoquer et entretenir les dévouements, en haut comme au bas de l'échelle hiérarchique, il faut qu'ils soient encouragés par des rémunérations suffisantes.

Loin de nous la pensée de critiquer le but que l'on a voulu atteindre en mieux rétribuant les grades inférieurs, mais nous pensons, pour les motifs que nous venons d'exposer, qu'il y a quelque chose à faire pour conserver au sommet de l'échelle hiérarchique, que bien peu de fonctionnaires peuvent atteindre, le zèle, l'émulation, le prestige dont il a besoin.

Une autre observation qui a son importance nous paraît devoir être consignée ici.

Il y a peu d'années le traitement maximum des conducteurs principaux, qui était de 3,200 francs, différait seulement de 1,800 francs avec celui des ingénieurs de 1^{re} classe qui s'élevait à 5,000 francs.

Par suite de récents changements à l'arrêté organique, cet écart est de 3,000 francs.

En effet, les ingénieurs principaux de 1^{re} classe toucheront désormais 7,000 francs, et les conducteurs principaux 4,000 francs.

On ne se rend pas bien compte des motifs réels qui ont pu justifier une semblable mesure, et décourager en même temps d'anciens serviteurs méritants.

Si l'on a voulu mettre les traitements des ingénieurs de tous grades en concordance avec ceux de leurs collègues de l'administration des chemins de fer, la même raison existe pour les conducteurs qui sont ou doivent être assimilés aux chefs de section. Ce que l'on fait pour les uns semble pouvoir s'appliquer aux autres.

L'augmentation pétitionnée a néanmoins reçu l'approbation de la section centrale.

ART. 43. *Traitements et indemnités des chefs de bureau, etc.*

Pour mieux rémunérer les ingénieurs surtout, le budget de 1874 porte une augmentation de 98,930 francs eu égard à un chiffre global de 737,970 francs voté pour l'exercice 1873.

En ce qui concerne les chefs de bureau, etc., le crédit de 1873 s'est élevé à 738,569 francs et l'on ne pétitionne pour ce chiffre, qui est supérieur au précédent, qu'une augmentation de 49,800 francs. Et cependant il s'agit principalement

de commis, de surveillants, d'éclusiers, de cantonniers, etc., dont les traitements sont notoirement peu rémunérateurs.

Pour se convaincre de l'insuffisance, qu'on les compare avec les émoluments que touchent leurs collègues de l'administration centrale et des chemins de fer, postes et télégraphes.

Pourquoi des inégalités, des différences quelconques, quant aux traitements, lorsqu'il s'agit de fonctions parfaitement identiques, exigeant pour les remplir la même somme d'intelligence et de temps? M. le Ministre des Travaux Publics, nous en sommes sûrs, n'aura pas besoin de consulter ses bureaux pour reconnaître combien sont justes les observations que nous soumettons à son appréciation.

Mais ce qui est vrai pour les commis-rédacteurs, commis, etc., ne l'est pas moins pour les chefs de bureau qui, eux, arrivent à leur bâton de maréchal au moment où ils peuvent seulement aspirer à des fonctions supérieures.

Sous l'empire des règlements actuels, quoi qu'ils fassent, n'importent leur zèle, leur dévouement, leurs aptitudes, ils sont enchaînés à une position sans issue, bien qu'ils touchent un traitement bien inférieur à celui de leurs collègues des autres administrations ressortissant au Département des Travaux Publics.

Il ne devrait être établi pour chaque grade, en général, qu'un seul et même traitement et, dans aucun cas, les positions identiques ne devraient présenter d'inégalités humiliantes.

Il en existait naguère entre les ingénieurs des ponts et chaussées et ceux des chemins de fer, postes et télégraphes; l'arrêté royal du 18 septembre 1873 les a fait disparaître.

Pourquoi, dès lors, ne pas étendre le même principe aux conducteurs, chefs de bureau, etc.? Pourquoi deux poids et deux mesures dans une même administration?

Il y a plus; on ne se contente pas de les tenir dans une position subalterne infranchissable, on les décourage, on les dégrade.

Voici un fait qui le prouve :

Hiérarchiquement, naguère, les chefs de bureau étaient placés sur la même ligne que les ingénieurs de 3^e classe; aujourd'hui ils sont assimilés au rang de sous-ingénieur. C'est tout simplement les faire rétrograder sans nul motif, sans raison, puisqu'ils n'ont pas démérité.

Les conducteurs principaux, au contraire, occupent maintenant le rang d'ingénieur de 2^e classe, et cependant les chefs de bureau et les conducteurs principaux jouissent des mêmes traitements.

Il existe, depuis les nouvelles dispositions en vigueur, une étrange anomalie : c'est que le supérieur, le conducteur principal, peut être placé sous les ordres d'un sous-ingénieur qui lui est inférieur hiérarchiquement.

C'est par erreur, sans doute, qu'une semblable assimilation existe, et nous ne doutons pas que la signaler à M. le Ministre des Travaux Publics c'est assurer le redressement des griefs des fonctionnaires dont il s'agit.

L'augmentation de 29,000 francs portée au budget nous paraît donc insuffisante pour faire disparaître les inégalités, surtout si l'on considère que cette somme n'est pas uniquement destinée à l'amélioration des fonctions existantes,

mais aussi à la rétribution de nouveaux agents pour le service d'écluses, de ponts et de barrages.

ART. 44. Architectes et autres agents du service spécial des bâtiments civils.

L'augmentation proposée se justifie à satiété, selon nous, par les considérations émises par M. le Ministre des Travaux Publics. Si le service des bâtiments civils prend chaque année plus d'extension, les responsabilités s'accroissent et la surveillance devient plus active; rien de plus rationnel, dès lors, que le concours de nouveaux agents soit nécessaire et que ceux qui sont déjà en fonctions voient leur position s'améliorer.

CHAPITRE III.

MINES.

ART. 49. Personnel du Conseil des mines.

En 1849, sous le ministère de l'honorable M. Rolin, la Chambre des Représentants, après une longue discussion, vota la suppression du Conseil des mines. Le Sénat ne ratifia pas cette décision.

- La section centrale, voulant s'éclaircir sur la portée des services que le Conseil des mines est appelé à rendre au pays, a voulu se rendre compte du nombre d'affaires qui lui ont été soumises pendant les trois dernières années.

Il résulte de la réponse à la question formulée par la section centrale que vingt-deux avis seulement en moyenne ont fait l'objet de ses délibérations.

Nous pensons donc qu'une dépense de près de 50,000 francs est tout à fait exagérée eu égard aux services rendus, surtout si l'on considère que presque toutes, sinon toutes les questions litigieuses importantes, ont reçu une solution.

Un comité consultatif des mines, sans pour cela modifier les cadres de ce corps, pourrait être chargé de l'examen des questions.

Le Département des Travaux Publics est d'ailleurs pourvu de jurisconsultes distingués dont les lumières, au besoin, pourraient être consultées.

Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics.

QUESTION.	REPONSE.
15 ^e Quel est le nombre d'affaires soumises annuellement au conseil des mines?	Le Département des Travaux Publics a soumis à l'avis du Conseil des mines, savoir :
	En 1871 24 affaires.
	En 1872 17 —
	En 1873 26 —
	Total. 67 —
	Soit en moyenne 22 —
	Par dépêche du 29 avril 1873, le Département a adressé à M. le président

de la Chambre des Représentants un tableau indiquant le nombre et la nature des affaires traitées par ledit Conseil depuis 1837, date de son installation, jusqu'en 1872.

CHAPITRE IV.

CHEMIN DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.

ART. 54.

A l'origine, c'est-à-dire après l'achèvement du réseau national voté par la loi de 1834, l'entretien de nos voies ferrées se faisait, comme celui des routes, par adjudication publique.

Pendant une longue période de temps et sous l'empire de ce mode, nos lignes ne laissaient rien à désirer. Le réseau belge servait même de modèle à l'étranger. Rarement un accident pouvait être signalé.

Depuis qu'on a renoncé à l'adjudication, on dirait qu'une certaine fatalité pèse sur la sécurité des voyageurs.

Sans doute le réseau a pris un développement prodigieux, mais le personnel s'est accru dans une même proportion, sans tenir compte de la longue expérience acquise.

Nous pensons donc que l'on pourrait renoncer à la régie, en ce qui concerne l'entretien des voies, pour deux raisons :

1° Parce que, d'une part, la sécurité de la circulation ne saurait être menacée par ce système et que, d'autre part, la surveillance de l'administration serait aussi immédiate, aussi incessante sur les agissements de l'entrepreneur que par le passé.

2° Parce que le système que nous préconisons produirait, pour le Trésor, une économie considérable, par la raison que l'ouvrier au service du particulier donne une somme beaucoup plus grande de travail. De là, pour l'industrie privée la possibilité de faire aussi bien et à meilleur marché que la régie de l'État.

Si le Gouvernement veut persévérer dans la voie actuelle, ce qu'il lui importe de faire, c'est de recruter de bons et robustes ouvriers, de les bien payer et par là de les attacher sérieusement au poste qui leur est confié.

C'est à la solution de ce problème que la direction des voies et travaux doit s'appliquer. Il en résultera même une économie pour le Trésor, par la somme des services rendus, eu égard au taux des salaires accordés.

Moins d'hommes mais plus capables et mieux rétribués ; telle est notre manière de voir qui s'applique à toutes les branches de service, soit traction, soit transports, etc.

Les installations des stations ont reçu, depuis quelques années, des compléments indispensables. Cependant il en est encore qui attendent des extensions et que réclament vivement le commerce et l'industrie.

Nous citerons entre autres la station de Louvain.

Le bassin de cette ville ainsi que son canal sont reliés, il est vrai, à celle-ci

par des voies, mais qui ne sont pas suffisamment développées; elles devraient entourer complètement le bassin et s'étendre le long du canal, de manière à desservir les nombreux établissements qui le bordent.

L'État, du reste, accroîtrait sensiblement ses recettes si les installations dont il s'agit étaient exécutées.

Il y a donc lieu d'espérer que des crédits suffisants seront accordés sans interruption, pour atteindre au plus tôt le but désirable.

Nous constatons avec regret qu'une lenteur extrême préside à l'exécution des travaux qui doivent donner à la station de Louvain toutes les facilités et extensions nécessaires.

Voici dans quels termes le Gouvernement a répondu à la question qui lui a été posée à cet égard :

QUESTION.

8° Le Gouvernement a-t-il pris une décision relativement à l'agrandissement de la station de Louvain et aux travaux du canal de Louvain?

RÉPONSE.

Un plan d'ensemble pour l'agrandissement de la station de Louvain a été arrêté et une partie des terrassements nécessaires est déjà effectuée.

Le plan d'ensemble comprend la construction d'un nouveau bâtiment des recettes.

Un avant-projet de ce bâtiment vient d'être approuvé.

Le canal de Louvain est, comme on le sait, la propriété de la ville, et il n'y a en ce moment à l'étude, au Département des Travaux Publics, aucun projet de travaux y relatif.

La section centrale, désireuse de connaître l'importance des immeubles de l'État sous la dénomination d'excédants d'emprises provenant de la construction de chemins de fer, de routes, etc., a cru devoir, à cet égard, poser une question à M. le Ministre des Travaux Publics qui y a répondu de la manière suivante :

QUESTION.

2° L'État ne possède-t-il pas des immeubles dont il pourrait utilement se dessaisir, tels que des excédants d'emprises provenant de la construction de chemins de fer, de routes ou de voies navigables?

RÉPONSE.

Les excédants d'emprises provenant de la construction des chemins de fer sont remis à l'administration des domaines quand ils ne sont pas utilisés pour l'exploitation de la ligne et cette administration en a déjà aliéné un grand nombre.

Il va de soi que le Département des Travaux Publics ne se dessaisit que des parcelles dont l'inutilité est évidente même dans l'avenir.

Aux abords des stations, où des travaux d'extension sont toujours à prévoir, un

certain nombre de parcelles sont mises en location.

Le Département des Finances fait dresser une statistique de tous les domaines de l'État.

Les excédants d'emprises y figureront.

C'est avec une extrême prudence, en effet, que l'État doit aliéner les excédants dont il s'agit, notamment ceux qui bordent les chemins de fer, les nécessités de l'avenir, en présence des besoins toujours croissants, ne pouvant être appréciées avec une certaine certitude.

Nous devons cependant faire remarquer que le long de la ligne directe de Bruxelles à Louvain, il existe plusieurs hectares d'excédants qui sous aucun rapport ne peuvent plus être utilisés par l'État.

Une autre question a été également posée au Gouvernement relativement à la reprise par l'État du réseau des deux Flandres et du Grand-Central.

Par sa réponse ci-après, M. le Ministre fait connaître qu'en ce moment aucune négociation n'est pendante.

Il serait désirable cependant que les parties du pays traversées par ces lignes fussent placées sur le même pied d'égalité que les autres, qui sont favorisées par l'usage de tarifs moins élevés. L'industrie et le commerce des localités en souffrent considérablement.

QUESTION.

3° A quel point en sont arrivées les négociations, A pour la reprise du réseau des chemins de fer de la Flandre occidentale et de la Flandre orientale, B pour la reprise du Grand Central ?

RÉPONSE.

Il n'y a pas actuellement de négociations engagées pour la reprise soit du réseau des chemins de fer de la Flandre occidentale, soit des chemins de fer de la Compagnie du Grand Central.

SECTION II.

TRACTION ET MATÉRIEL

ART. 58 à 62.

Les augmentations pétitionnées, et dont l'importance a frappé la section centrale, ont été adoptées, les moyens de contrôle lui manquant. Il est d'ailleurs difficile, sinon impossible, de bien s'éclairer sur les nécessités d'un service qui acquiert chaque jour plus d'extension.

Est-ce une meilleure répartition des heures de travail, qui permet aux machinistes, aux chauffeurs, au personnel en général, un repos réparateur ? Est-ce le ralentissement dans les affaires ? Toujours est-il que la traction, depuis quelque temps, se fait avec une régularité bien plus grande qu'il y a peu de temps encore seulement.

Mais ne va-t-on pas à l'encontre de ce résultat par l'application d'une mesure qui a eu pour objet, à partir du 1^{er} avril 1874, de supprimer un demi-quart

supplémentaire de salaire que les ouvriers touchaient pour un excédant de travail.

Nous pensons que l'emploi de ce moyen pour créer un plus grand nombre d'ouvriers destinés à absorber, peut être à peu de chose près, l'économie réalisée, aura pour effet de décourager les anciens. Des plaintes nous sont parvenues à cet égard.

Il est toujours dangereux d'enlever aux ouvriers une rémunération sur laquelle ils pouvaient compter ; de semblables mesures enfantent le découragement, le dégoût du travail, le défaut de soin, d'activité. De là, perte évidente pour le Trésor.

Nous doutons fort en conséquence que le moyen préconisé et qui consiste dans l'adjonction d'ouvriers nouveaux pour réduire la journée de travail à dix heures, produise les résultats qu'on espère obtenir.

La section centrale a constaté avec satisfaction les larges prévisions du budget par rapport aux approvisionnements de bois à l'arsenal de Malines.

Il importe, et l'économie bien entendue l'exige, que, surtout pour les grosses réparations du matériel, un bois bien sec se trouve toujours à la destination des ateliers.

Nous ne pouvons donc que conseiller l'extension de la mesure déjà assez complète que nous mettons en lumière.

SECTION III.

TRANSPORTS.

ART. 63 à 69

On ne peut méconnaître que, depuis quelque temps, une plus grande régularité existe dans la marche de tous les trains en général. Il est vrai qu'un ralentissement eu égard aux années précédentes se produit en ce moment, notamment en ce qui concerne les marchandises. Ce fait contribue à l'amélioration et à la régularité des trains dans une certaine mesure.

Pour assurer la marche régulière des trains, il faut non-seulement d'excellents véhicules, mais surtout d'intelligents agents et ouvriers pour le transbordement des marchandises, pour leur chargement et leur déchargement.

Si l'État veut qu'on le serve bien, il ne doit pas reculer, en ce qui concerne le personnel ouvrier, devant l'octroi des salaires que les industries accordent.

Sans une mesure de l'espèce, le recrutement des ouvriers ne se fera que d'une manière incomplète et l'État n'aura jamais, pour le seconder, que des hommes médiocres, sans énergie et sans intelligence.

Des agents qu'il importe d'encourager, parce que du bon accomplissement de leur tâche dépend la marche régulière des trains, ce sont les gardes-convois.

Exposés à chaque heure du jour aux plus grands dangers, glissant le long des trains comme au-dessus d'un abîme, ils ont à remplir une mission des plus pénibles que l'administration ne semble pas assez prendre en considération.

Mal rétribués et astreints à des dépenses extraordinaires hors de proportion avec leur traitement, ils souffrent physiquement et moralement.

Il nous paraît que le Gouvernement se trouve devant un grand devoir d'humanité à remplir à l'égard de ces espèces de déshérités.

En effet, l'année dernière, tandis que la grande généralité des fonctionnaires et employés touchait des indemnités extraordinaires, les gardes-convois étaient frappés d'exclusion.

Aussi le découragement parmi eux s'est substitué au zèle, à l'activité qu'ils déployaient naguère. C'est au peu de sollicitude qui les entoure que l'on doit attribuer cette situation qui s'aggrave chaque jour davantage.

Les premiers chefs-gardes, tout récemment encore *agents spéciaux*, ne sont pas moins découragés que leurs inférieurs. Pendant une très-longue période de temps, c'est-à-dire huit, dix et douze ans, quelques-uns ont été rangés parmi les fonctionnaires et employés. Aujourd'hui ils ont rétrogradé.

Ces agents font face à des missions diverses, peu définies; les uns sont spécialement chargés de rechercher des colis égarés, les autres de contrôler des trains, d'autres encore d'accompagner des convois royaux, princiers, etc. D'aucuns même, ce qui met en lumière l'importance de leurs fonctions, à notre connaissance ont reçu des missions toutes spéciales qu'ils ont bien remplies et qui incombent plutôt à des vérificateurs, à des contrôleurs, etc., qu'à des premiers chefs-gardes.

Quoi qu'il en soit, l'administration a cru devoir faire descendre ces agents au rang d'employés inférieurs pour qu'en Belgique, et à l'étranger plus encore, on ne se méprit plus sur leurs attributions.

Frapper de rétroactivité des positions laborieusement acquises, humilier des fonctionnaires méritants qui pendant de longues années ont occupé un rang plus élevé, c'est là une mesure que le chef du Département des Travaux Publics ne peut tolérer plus longtemps.

A l'administration des chemins de fer, moins que dans toute autre, on doit se mettre en garde contre toute mesure qui tendrait à froisser les amours-propres, à blesser les dignités.

Enfin, pour terminer nos observations, nous constatons qu'un arrêté royal du 15 mai 1872 range les agents spéciaux dans la 9^e catégorie des fonctionnaires et employés, et qu'un arrêté ministériel du 4 avril 1873 les a assimilés, comme 1^{ers} chefs-gardes, aux agents inférieurs. L'uniforme de garde leur est de nouveau imposé.

Nous sommes heureux de pouvoir féliciter l'administration sur la marche régulière et expéditive des affaires inhérentes aux entrepôts. Il y a deux ans, ce service, mal organisé, faisait constamment surgir des plaintes de la part du commerce.

Aujourd'hui, il n'en est plus de même, et l'on peut dire avec certitude qu'il a reçu une complète satisfaction à cet égard.

Un autre service, de grande importance, a également besoin de recevoir l'impulsion requise. Nous voulons parler du camionnage, notamment à Bruxelles, bien que sur tous les points du pays il laisse généralement à désirer.

Les ouvriers de l'entrepreneur sont illettrés, mal rétribués, mal vêtus. Les camions se trouvent dans un état de délabrement qui saute aux yeux. Enfin, ces véhicules n'arrivent pas toujours à temps aux bureaux centraux pour y faire les

chargements voulus; de là, des retards dans les expéditions ou le départ des trains.

La section centrale, dans ses rapports concernant les budgets de 1872 et 1873, a cru devoir s'appesantir sur la nécessité d'examiner sérieusement si la convention intervenue entre l'État et la Compagnie Van Gend ne devait pas être dénoncée. Avec plus de raison encore que précédemment cette question appelle une prompt solution. Si elle est compatible avec les intérêts du Trésor, que le Gouvernement en fasse la démonstration; si au contraire, et c'est notre avis, elle lui est préjudiciable, il nous paraît qu'il n'y a plus à hésiter.

Encore, si les clauses de la convention étaient rigoureusement observées, si on donnait aux procès-verbaux la suite requise et s'ils étaient dressés chaque fois que des groupements sont constatés, l'administration pourrait peut-être s'incliner, mais, d'après les renseignements que nous avons recueillis, les agissements de la Société Van Gend ne seraient pas surveillés avec assez de sévérité.

Pourtant, en présence de la diminution des recettes, on doit reconnaître l'impérieuse nécessité de sauvegarder mieux que jamais les intérêts du Trésor.

La Commission de l'industrie est d'ailleurs d'accord avec nous pour proposer le retrait d'une convention qui n'a que trop longtemps sorti ses effets.

Billets aller et retour.

N'importe pour quelle distance à parcourir, les billets aller et retour devraient pouvoir être valables pour deux jours, comme pour les parcours privilégiés.

Si ce système est praticable sans trop nuire aux intérêts du Trésor, son application faciliterait et provoquerait la circulation. Il serait même désirable que les billets dont il s'agit fussent valables pour les trains express, alors même qu'au départ le voyageur n'aurait payé que pour un train ordinaire. D'ailleurs les trains exprès parfois ne le sont nullement. Entre Bruxelles et Louvain, par exemple, les express mettent régulièrement à franchir cette distance environ 40 minutes et plus, parce qu'il faut attendre la coïncidence des trains venant du midi à la station de Schaerbeek. Les trains directs, au contraire, n'emploient que 32 à 35 minutes. Il y a donc lieu, tout au moins, de consacrer une exception en faveur de cette partie du réseau.

En terminant ce chapitre, nous pensons qu'il pourrait y avoir lieu d'établir un train journalier qui partirait de Bruxelles pour Louvain et Tirlemont à 11 heures et quart du soir.

Tout autorise à croire qu'il rendrait de grands services aux habitants des localités desservies, pour assister soit à des fêtes, soit à des spectacles.

Nous pensons également qu'il ne serait que juste de tarifer, sur le même pied que les charbons, les engrais et toutes matières fertilisantes destinés à l'agriculture.

SECTION IV.

POSTES.

ART. 70 à 74.

Des vols parfois importants se commettent. Il n'est pas toujours possible de

les découvrir, en tout cas il est préférable de les prévenir, en supprimant l'appât des apparences extérieures des dépêches.

Dans certaines parties de l'Allemagne les bornes-poste contiennent une boîte mobile dans laquelle tombent les lettres ; elles ne peuvent en être retirées qu'à l'aide d'une clef confiée au percepteur. A cette boîte que le facteur enlève, il en substitue une autre vide. Tel est le système aussi simple qu'ingénieux mis en usage au delà du Rhin.

Nous le recommandons à toute l'attention de l'administration des postes.

SECTION V.

TÉLEGRAPHES.

ART. 75 à 77.

L'emploi du télégraphe se généralise de plus en plus et s'il n'est pas dans toutes les localités fréquemment utilisé par le public, les appareils de l'espèce ne sont pas moins nécessaires au point de vue du service ordinaire, d'accidents, etc.

C'est pour ce motif que la section centrale pense qu'il y a lieu d'établir immédiatement dans les moindres stations des appareils télégraphiques ; leur existence peut, dans un moment donné prévenir de bien grands malheurs.

A la demande qui lui a été faite concernant cet objet. M. le Ministre a répondu de la manière suivante :

QUESTION.

1° Ne serait-il pas utile de doter chaque halte et station d'un appareil télégraphique, en vue de faciliter les communications de l'administration et aussi celles du public ?

RÉPONSE.

Sur tout le réseau des chemins de fer actuellement exploités par l'État, il n'y a plus que soixante stations à voyageurs qui ne soient pas pourvues d'appareils télégraphiques, et cinq de ces stations en seront munies incessamment.

La dépense de cinquante-cinq appareils pour les stations restantes ne s'élève qu'à 33,750 francs, mais il faudrait, en outre, augmenter le personnel des stations et le réseau télégraphique.

L'administration évalue à 88,000 francs l'augmentation annuelle des dépenses en ce qui concerne le personnel.

Quant au réseau, il faudrait l'augmenter d'environ 750 kilomètres de fil télégraphique, ce qui donnerait lieu à une dépense de 68,250 francs.

Ces dépenses ne sembleraient pas dès à présent suffisamment justifiées. Il existe des appareils télégraphiques dans toutes les stations où ce moyen de correspondance est jugé utile au chemin de fer et où

le personnel actuel est à même de les desservir régulièrement. Ces appareils sont mis à la disposition du public, quelque restreinte que soit la correspondance privée, et dans ces conditions il y a un grand nombre de bureaux qui ne transmettent pas un télégramme par jour.

Il est à présumer que, dans un avenir plus ou moins prochain, toutes les stations du chemin de fer de l'État auront des appareils télégraphiques, mais il convient, semble-t-il, de procéder graduellement comme on l'a fait jusqu'ici en plaçant des appareils à mesure que le besoin s'en fait sentir et que le personnel devient suffisant.

SECTION VI.

MARINE.

ART. 78 A 82.

Ce service, qui fait partie, depuis peu de temps, du Département des Travaux Publics, est trop compliqué pour que, sans documents détaillés, l'on puisse se prononcer sur sa situation, sur sa marche, avec une entière connaissance de cause.

D'ailleurs, les délais trop courts pour la présentation du présent rapport sont une cause déterminante, de notre part, de l'absence de toute considération approfondie.

Cependant, si nous sommes bien renseignés, le personnel attaché au service de la marine se serait accru dans de fortes proportions depuis qu'il dépend de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.

M. le Ministre des Travaux Publics voudra bien, sans doute, éclairer la Chambre sous ce rapport en déposant sur le bureau un tableau comparatif indiquant :

A. Le personnel au moment de son passage au Département des Travaux Publics.

B. Le personnel tel que le constitue le budget actuel.

CHAPITRE VI.

ART. 93. *Traitement de disponibilité.*

La section centrale n'a pas cru devoir se prononcer sans demander des explications sur l'allocation de 74,000 francs portée au budget.

Cé chiffre lui paraît considérable, même eu égard au nombre très-élevé de fonctionnaires et agents ressortissant au Département des Travaux Publics.

Plusieurs, nous ne l'ignorons pas, ont contracté au service de l'État des maladies qui les rendent impropres à remplir désormais leurs anciennes fonctions; d'autres sont atteints d'infirmités incurables. Si les devoirs que l'humanité impose

ne plaident en leur faveur, il y aurait lieu d'examiner s'il ne conviendrait pas de les admettre à la pension de retraite.

M. le Ministre des Travaux Publics, à la question qui lui a été posée, a répondu dans les termes suivants :

QUESTION.

16^e La section centrale désire savoir comment il se fait que le chiffre de l'art. 93 est si élevé; elle voudrait que l'état des fonctionnaires en disponibilité lui soit communiqué.

REPONSE.

Jusqu'en 1857 les traitements de disponibilité ont été imputés à charge des allocations budgétaires affectées au personnel des divers services. — A partir de cette année et à la suite d'un engagement pris par le Gouvernement pendant la discussion du budget de 1856, une allocation spéciale a été portée au budget.

La première allocation s'élevait à fr. 64,375-57 maintenue à ce chiffre pour l'exercice 1858, elle a été réduite à 64,000 francs aux budgets des exercices 1859 et 1860 et à 59,500 francs, aux budgets des exercices 1861 à 1872. Enfin, elle a été portée au chiffre de 74,000 francs au budget de 1873 par suite du transfert du service de la marine au Département des Travaux Publics.

Prise isolément, cette allocation peut paraître élevée, mais il convient d'avoir égard au nombre considérable d'agents qui ressortissent au Département des Travaux Publics et par conséquent aux cas nécessairement fréquents où il faut placer dans la position de disponibilité les fonctionnaires dont on supprime l'emploi ou qui, atteints de maladies graves et exigeant un long traitement, doivent forcément être remplacés jusqu'à ce que leur guérison permette d'utiliser encore leurs services.

On ne peut d'ailleurs perdre de vue que si les fonctionnaires qui sont momentanément dans l'impossibilité de servir l'Etat n'étaient point placés dans la position de disponibilité, il faudrait les admettre à la pension.

La liste des fonctionnaires en disponibilité est ci-annexée :

*Fonctionnaires et employés du Département des Travaux Publics
en disponibilité.*

NOMS ET PRÉNOMS.	GRADES.	TRAITEMENT annuel de disponibilité	Observations.
Vlamynck, J.-P.	2 ^e commis.	1,000 »	Secrétariat général.
Mosselman, Jules	Commis-chef	1,400 »	
Zuber, Frédéric.	Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe	8,333 33	Ponts et chaussées et mines.
Crespelle, Jules.	Ingénieur principal.	4,000 »	
Laurensius, Bernard-F.	—	4,000 »	
Andries, Joseph.	Ingénieur de 1 ^{re} classe	3,333 33	
Rolen, Hubert.	Commis de 1 ^{re} classe	1,400 »	
Cousin, Auguste.	—	1,400 »	
Martinet, Alexandre.	Éclusier.	600 »	
Nolcirt, Épouse.	Concierge du conseil des mines	180 »	
De Stein, E.	Commis de 1 ^{re} classe	1,600 »	
Ducherts, Ch.-E.-J.	Percepteur des postes.	600 »	
Bassompierre, P.-Ch.-A.	Commis de 2 ^e classe	1,200 »	Chémins de fer, postes et télégraphes.
Peturkenne, A.-J.	Facteur des postes	450 »	
Vandenbosch, L.	Commis de 2 ^e classe	1,200 »	
Antoine, T.-T.-N.	Chef de station de 1/2 ^e classe	1,600 »	
François, A.-S.-J.	Commis de 2 ^e classe	1,200 »	
Jabouille, F.-A.	Commis de 1 ^{re} classe	1,733 »	
Thomassaint, L.	Commis-chef hors cadre.	1,733 »	
Husson, N.-J.	Percepteur de 5 ^e classe	1,000 »	
Schreyens, J.-F.	Commis de 2 ^e classe	900 »	
Delforge, G.	Garde-magasin	2,666 »	
Sacré, L.-J.-E.	Commis de 1 ^{re} classe	1,733 »	
Pergay, J.-F.	Percepteur de 6 ^e classe	600 »	
Dedier, F.	Ingénieur en chef, directeur.	5,333 »	
Ponsaint, L.	Chef-garde	1,400 »	
Poncelet, L.	Chef de station de 4 ^e classe	1,200 »	
Maquard, V.-F.	Commis de 2 ^e classe	900 »	
Purnode, J.	Facteur des postes	475 »	
Peppe, A.-P.-M.	Chef de dépôt	1,780 »	
Devry, A.	Facteur des postes	800 »	
Mathieu, J.-H.	Inspecteur de 1 ^{re} classe.	4,666 »	
Jaumotte, H.-J.	Commis de 2 ^e classe	900 »	
Bastemer, C.-F.	Chef de station de 3 ^e classe	1,733 »	Marine.
Decamp, A.	Percepteur des postes de 6 ^e classe	800 »	

NOMS ET PRÉNOMS.	GRADES.	TRAITEMENT annuel de disponibilité	Observations.
Alexandre	Commis de 1 ^{re} classe	1,433 *	Marine
Ligy, M.-A.-F.	Commis de 2 ^e classe	900 »	
Kips, F.	Comptable des malles-postes.	2,666 66	
Elleboudt, F.	Second des malles-postes.	1,450 »	
Persyn, Ch.	Commis-chef au génie maritime	1,200 »	
Rabus, E.	Garde-magasin.	1,133 »	
Coddé, A.	Conducteur	1,533 33	
Mostrieau, P.	Commissaire de marine de 2 ^e classe.	2,533 33	
Vincke, C.	Contre-maitre de 1 ^{re} classe	670 »	
Langenbick, A.-F.	Contre-maitre de 2 ^e classe.	620 »	
		74,657 98	

CHAPITRE X.

CHEMIN DE FER DU LUXEMBOURG.

ART. 97 à 101.

Rattaché d'une manière régulière à l'administration de l'État, depuis le 1^{er} janvier dernier, ce service est appelé, sous une énergique et intelligente impulsion, à produire de bons résultats financiers, même eu égard aux dépenses considérables qu'a nécessitées la mise en bon état du chemin de fer dont il s'agit.

Mais, pour atteindre ce but, nous pensons qu'il faut non-seulement un matériel complet en harmonie avec les pentes et rampes qu'accuse la ligne, mais un personnel d'élite comprenant bien sa mission et sachant la remplir.

On se demande si au lieu de multiplier les convois de marchandises, et accroître ainsi, les dangers de la circulation, il ne serait pas possible, sans inconvénient pour la voie, d'augmenter la puissance des locomotives. Aujourd'hui les plus fortes remorquent entre Bruxelles et Namur et vice-versa 180 tonnes.

Par la mesure que nous indiquons et que nous livrons aux méditations des hommes compétents, une économie notable pourrait être réalisée; d'une part un personnel moins nombreux, d'autre part relativement moins de combustible, etc., permettraient d'atteindre ce but.

Aux trois questions ci-après posées par la section centrale le Gouvernement a répondu de la manière suivante ;

QUESTION.

1° a. Où en sont les travaux du chemin de fer d'Anvers à Gladbach ?

RÉPONSE.

La concession provisoire du chemin de fer d'Anvers à Gladbach accordée à la Société du chemin de fer du Nord de la Belgique ne devenait définitive que moyennant la concession des parties de ce chemin de fer à construire sur les territoires des Pays-Bas et de la Prusse.

Par l'article 4 du traité international entre la Belgique et les Pays-Bas, en date du 13 janvier 1873, approuvé par la loi du 19 juin suivant, la Société du Nord de la Belgique a été déclarée, par le Gouvernement des Pays-Bas, concessionnaire de la section dudit chemin de fer à construire sur le territoire néerlandais.

La concession de la partie à construire sur le territoire prussien sera accordée à la Société Berg-Marche (Bergisch-Märkische Eisenbahn Gesellschaft), avec laquelle la Société du Nord de la Belgique a à s'entendre.

Des négociations se poursuivent actuellement entre les gouvernements néerlandais et prussien, pour fixer le point de raccordement du chemin de fer à la frontière prussienne et régler diverses questions accessoires.

Dès le 9 janvier 1874, la Société concessionnaire a soumis à l'examen du Gouvernement, le tracé et le profil longitudinal de la ligne sur les territoires des provinces d'Anvers et de Limbourg.

S'il ne reste à résoudre que le point de raccordement à la limite des territoires hollandais et prussiens, il n'y a pas de raison pour qu'on ne mette la main à l'œuvre au plus tôt sur le parcours en Belgique.

QUESTION.

2° Pour quel motif les travaux du canal de la Lys à l'Yperlée ne s'achèvent-ils pas ?

RÉPONSE.

Le canal de la Lys à l'Yperlée est concédé et la Compagnie concessionnaire ne remplit pas ses obligations.

Le délai fixé pour l'achèvement complet des travaux a été plusieurs fois prorogé, et le dernier terme qui lui a été accordé est expiré depuis le 31 décembre 1873.

Le Gouvernement aura à prendre les mesures que cette situation comporte.

A plusieurs reprises la section centrale a demandé l'exécution rigoureuse des conventions ; nous ne pouvons donc que continuer en engageant le Gouvernement à montrer l'énergie nécessaire afin d'arriver à une solution qui satisfasse les localités intéressées.

QUESTION.

1° B. Où en sont les travaux du chemin de fer de Tongres à Tirlemont?

RÉPONSE.

La concession du chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, avec raccordement à la ligne d'Anvers à Gladbach et du chemin de fer de Tongres à Tirlemont, fera l'objet d'une seule adjudication publique.

Le Département des Travaux Publics avait à se mettre d'accord avec le Département de la Guerre, en ce qui concerne les installations à établir au camp de Beverloo, et à s'entendre avec les sociétés des chemins de fer concédés du Grand Central et du Liégeois-Limbourgeois, pour ce qui concerne les raccordements avec leurs lignes.

On s'occupe de la rédaction du cahier des charges de la mise en adjudication et il pourra y être procédé très-prochainement.

Il est à désirer que l'adjudication ait lieu au plus tôt ; les localités qui doivent être desservies par ces nouvelles lignes avaient espéré que depuis longtemps les travaux auraient été entamés ; ce sera donc avec un véritable bonheur qu'on verra mettre la main à l'œuvre.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Organes de la section centrale, nous ne pouvons, en terminant, nous dispenser d'exprimer toute sa pensée quant à l'amélioration que réclament les diverses positions administratives à quelque degré de l'échelle hiérarchique qu'elles appartiennent.

Si d'une part, il importe que certaines hautes fonctions soient exceptionnellement bien rétribuées pour toujours offrir un stimulant et une espérance aux hommes distingués, d'autre part, il n'importe pas moins qu'aux grades intermédiaires et inférieurs soient affectés des traitements relatifs et suffisants.

Il nous paraît surtout indispensable que les mêmes fonctions soient uniformément rétribuées, et que toute inégalité sous ce rapport disparaisse au plus tôt.

C'est un principe, du reste, que consacre l'arrêté royal du 18 septembre 1873, en ce qui concerne les ingénieurs de l'État en général.

Or, ce qui est vrai pour les hommes techniques l'est également pour les fonctionnaires administratifs.

L'économie bien entendue ne consiste pas à marchander le prix de bons et loyaux services, mais bien à les rémunérer.

C'est le seul et unique moyen d'attacher le fonctionnaire, l'agent, à sa position, et d'en retirer les meilleurs fruits.

Au surplus, la Belgique traverse une phase de prospérité qu'envient la généralité des nations, et malgré les fluctuations financières qu'elle peut subir, elle sera toujours assez riche, nous n'en doutons pas, pour bien récompenser ceux qui la servent avec fidélité et dévouement.

Le budget est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

BEECKMAN.

Le Président,

P. TACK.

ERRATUM.

Page 5, 14^e ligne, au lieu de 1^{er} janvier 1872, lisez 1^{er} janvier 1875.