

(2)

(N° 99.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 FÉVRIER 1868.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1868⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Les prévisions budgétaires du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1868, déposées dans la séance de la Chambre des Représentants du 21 mars dernier, s'élevaient à la somme totale de fr. 59,762,968

Par dépêche en date du 24 octobre 1867, adressée à M. le président de la Chambre, M. le Ministre des Travaux Publics a indiqué diverses modifications apportées à ces prévisions, et qui réduisaient la somme des crédits demandés de 490,000

Ce qui ramenait le total des allocations sollicitées pour 1868 à la somme de fr. 59,272,968

Par une autre dépêche, en date du 23 février 1868, adressée à M. le président de la Chambre, et que nous reproduisons à la suite de ce rapport, M. le Ministre sollicite de nouveaux crédits montant à la somme de 164,100

De son côté, la section centrale propose de majorer l'allocation portée à l'art. 89 du budget, de 2,932

De sorte que les prévisions budgétaires pour l'exercice 1868 s'élèveraient à fr. 59,440,000

(1) Budget, n° 106, X (session de 1866-1867).
Amendements du Gouvernement, n° 5.

(2) La section centrale, présidée par M. MOREAU, était composée de MM. JONET, DE MACAR, VANDER DONCKT, JOURET, DESCAMPS et WAROCQUÉ.

D'autre part. fr. 39,440,000

La loi du 23 mars 1867 ayant fixé le budget de ce département
pour l'exercice 1867 à 38,416,875

il en résulte pour 1868 une majoration de. 1,023,125
dont voici la répartition :

		<u>Différence en 1868.</u>		
		Augmentation.	Diminution.	
Administration centrale	fr.	38,600		»
Ponts et chaussées :				
		<u>Augmentation.</u>	<u>Diminution.</u>	
Ponts et chaussées	fr.	41,128		»
Bâtiments civils.		93,500		»
Canaux et rivières		49,500		»
Ports et côtes		38,700		»
Personnel des ponts et chaussées.		»	500	
		<u>222,828</u>	<u>500</u>	222,328
Chemins de fer, postes et télégraphes :				
Voies et travaux	fr.	»	154,730	
Traction et matériel		319,600		»
Transport		221,450		»
Postes.		113,700		»
Télégraphes		209,895		»
Service en général		29,550		»
		<u>893,995</u>	<u>154,730</u>	739,265
Secours à des employés, veuves, etc.		2,932		2,932
Augmentation totale.				fr. 1,023,125

L'augmentation des crédits demandés pour 1868 s'applique en grande partie, comme on le voit, aux services des chemins de fer, postes et télégraphes, et se justifie par le développement notable qu'ont pris tous ces services.

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

La 1^{re} section, à propos de l'art. 30 relatif au canal de Plasschendaele, par Nieupoort et Furnes, vers la frontière de France, engage le Gouvernement à porter le même crédit de 20,000 francs au budget prochain, ainsi qu'à ceux qui le suivront, jusqu'à l'entier achèvement du chemin de halage depuis Plasschendaele jusqu'à Nieupoort.

Elle adopte le budget, à l'unanimité des membres présents.

La 2^e section adopte le budget, sans observation.

La 3^e section désirerait que, lorsque des difficultés surgissent entre le Gouvernement et les entrepreneurs qu'il emploie, l'administration usât d'abord de moyens de conciliation, et cherchât à éviter de trop fréquents procès, en transigeant chaque fois que des juristes ou des ingénieurs dignes de sa confiance lui fournissent des avis favorables à une transaction.

Elle adopte le projet de loi.

La 4^e section adopte le projet de budget, à l'unanimité, sans observation.

La 5^e section charge son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale sur l'état de délabrement dans lequel est laissé l'ancien hôtel d'Assehe; elle le prie, en outre, de demander où en est la confection de la carte des mines.

A l'art. 58, la même section fait observer que le prix de 634,100 francs destiné au renouvellement des rails paraît exagéré, puisqu'il doit servir au renouvellement de 17,350 rails seulement, et que les anciens rails sont toujours remaniés.

Enfin, la 5^e section émet le désir que le Gouvernement communique à la section centrale le rapport de la commission qui a examiné la question des billes en fer, et lui fasse connaître pourquoi, d'après les prévisions du budget, le prix des billes en bois, qui était de fr. 4-30 environ a été calculé à fr. 5-20.

Elle adopte le budget, après avoir attiré l'attention de la section centrale sur l'insuffisance du crédit sollicité à l'art. 89.

La 6^e section adopte le projet de budget, sans observation.

DISCUSSION GÉNÉRALE EN SECTION CENTRALE.

La section centrale a cru devoir poser à M. le Ministre des Travaux Publics une série de questions relatives aux divers chapitres du budget. Nous les reproduisons plus loin, à mesure de la discussion des articles auxquels ces questions se rapportent, et nous joignons aux réponses qui y ont été faites les observations que celles-ci ont suggérées à la section centrale.

A propos de l'augmentation des crédits que nécessiteront les services du chemin de fer en 1868, la section centrale aborde la discussion des réformes introduites dans l'administration du réseau de l'État; elle examine les résultats de ces réformes au point de vue des intérêts du Trésor, des services rendus au commerce et à l'industrie, et des facilités accordées au public en général; elle discute également l'influence immédiate ou future de la tarification nouvelle sur les dépenses d'exploitation et sur les conditions d'existence et de développement du réseau de nos chemins de fer :

Le principe de la tarification différentielle, c'est-à-dire de celle dont la base kilométrique diminue à mesure que la longueur de parcours augmente, n'est pas nouveau; il a été pratiqué de tout temps par certaines entreprises de transport sur les routes, les rivières et les canaux, et il a été adopté, depuis de longues années, en France et en Angleterre, sinon d'une manière générale, du moins pour le transport de diverses classes de marchandises.

En Belgique même, la tarification de 1864 n'a été que la généralisation de mesures prises depuis 1861 déjà, ainsi que la régularisation et l'extension, au

profit du public en général, des avantages assurés à certains groupes d'expéditeurs par des traités et des tarifs spéciaux.

Quoique la tarification différentielle repose sur un principe incontestablement très-rationnel et éminemment propre au développement du trafic et des relations commerciales, l'efficacité et l'opportunité de la réforme introduite ont été fort discutées et très-vivement controversées. C'est que, si, comme la section centrale se plaît à le reconnaître, la base même des tarifications nouvelles est inattaquable, les applications successives qu'on en a faites au transport des marchandises d'abord, puis à celui-ci des voyageurs, ne pouvaient, soit comme le soutiennent les partisans de la réforme, à cause des événements contraires survenus au moment même où commençait l'expérimentation relative aux tarifs des voyageurs, soit à cause de l'exagération de cette dernière réforme, être couronnées d'un égal succès, ni répondre par conséquent, d'une manière également satisfaisante, aux exigences du Trésor.

Les partisans absolus d'une basse tarification dans ses applications les plus générales et les plus hardies, prétendent qu'on n'a pas été assez loin encore, et que l'État trouvera toujours, dans le développement de l'activité industrielle et commerciale du pays, résultat d'un dégrèvement des tarifs, une large et suffisante compensation aux conséquences plus ou moins fâcheuses d'une dépression du produit net. Parmi eux, les moins avancés conviennent, il est vrai, que si les contribuables, c'est-à-dire ceux dont les fonds ont servi à la construction du réseau de l'État, ne doivent pas être considérés comme actionnaires du chemin de fer, ils en sont cependant des obligataires; en vertu de ce principe, le Trésor doit d'abord se rembourser de ses avances en capital et en intérêts, mais une fois ce remboursement effectué, l'excédant du produit net doit être restitué, sous forme d'une diminution de tarifs, à ceux qui se servent du chemin de fer.

Cette dernière opinion, la section centrale serait unanime à la partager, si l'œuvre poursuivie par l'État était un jour complétée; mais lorsqu'elle considère l'insuffisance des moyens dont il dispose pour achever les installations, la suspension de dépenses éminemment productives, l'ajournement d'améliorations qui doivent consolider le matériel, elle croit de son devoir de réclamer du chemin de fer un excédant sur le service de la dette en amortissement et en intérêts.

D'un autre côté, si elle admettait dès aujourd'hui, que les contribuables fussent considérés comme simplement obligataires du chemin de fer, elle demanderait que l'État, pratiquant dans l'administration du réseau les errements suivis dans la direction de toute affaire industrielle, présentât chaque année un bilan de l'exploitation, qu'il tint, dans l'appréciation de ses dépenses un compte suffisant, et de l'extension forcée et surtout de l'amortissement du matériel, que rien ne fût négligé pour la réparation et l'amélioration incessantes de l'outil, et qu'enfin on eût la garantie la plus sérieuse qu'on ne se trouvera pas, quelques années plus tard, en face d'une situation plus ou moins difficile à liquider.

Il est entendu que si la tarification différentielle réalise la mission essentielle des chemins de fer, celle de réduire les inconvénients de la distance, de faire pénétrer partout les matières premières de l'industrie et de rapprocher, pour ainsi dire, de nos centres de production, les consommateurs les plus éloignés, la solu-

tion du problème de cette tarification, au point de vue des intérêts du Trésor, consiste à trouver la *raison* de la progression décroissante des prix suivant la distance, progression qui doit, pour être maintenue, amener un développement de trafic tel, que l'accroissement des transports compense la différence de recette de chaque unité, tout compte fait de la dépense additionnelle nouvelle.

A défaut de prix de revient suffisamment exacts de l'unité de transport, l'expérience seule pouvait fournir la solution cherchée, et les résultats de cette expérience paraissent avoir assez complètement réalisé, quant au trafic des marchandises, les espérances qu'on en avait conçues. Cependant, la progression des dépenses ayant suivi une marche plus rapide encore que celle des recettes, quelques relèvements à ces tarifs ont été jugés nécessaires pour satisfaire aux exigences du Trésor, et un arrêté ministériel du 2 janvier dernier a modifié très-sensiblement, pour certaines catégories de marchandises, la classification et les prix précédemment établis; la section centrale, tout en appréciant les nécessités imposées au Gouvernement, regarderait comme profondément regrettable que le tarif des marchandises dût subir de nouveaux relèvements; si des modifications dans ce sens étaient, dans l'avenir, reconnues indispensables, elle a la confiance que l'administration ne recourrait à cette fâcheuse nécessité qu'avec la plus minutieuse circonspection et la plus grande réserve.

Mais si elle reconnaît le succès de la tarification nouvelle pour le transport des marchandises, non-seulement dans son principe, mais encore dans presque toutes les applications qui en ont été faites, la section centrale n'est point unanime à approuver les mesures qui ont été prises concernant le tarif des voyageurs; dans l'opinion de quelques-uns de ses membres, la *raison* de la progression décroissante des prix, telle qu'elle a été calculée, est sensiblement trop élevée, et si les besoins du trésor public exigeaient un renforcement des recettes, c'était surtout dans des modifications au tarif des voyageurs qu'il fallait le chercher. D'après eux, le transport des voyageurs ne peut être complètement assimilé à celui des marchandises; si, par un abaissement considérable du tarif des marchandises, on provoque une consommation incessamment multipliée de toutes choses, il leur est difficile de se persuader qu'on puisse obtenir un résultat analogue pour le transport des voyageurs; les voyages sont, en effet, motivés par des raisons de convenance, de plaisir et d'utilité qu'il est impossible de multiplier au-delà de certaines proportions. D'ailleurs, la tarification nouvelle, pour être équitable, devrait recevoir son application dans les trois zones, et les résultats obtenus jusqu'aujourd'hui ne paraissent pas de nature à permettre que cette extension de la réforme puisse se faire de sitôt, car elle occasionnerait une perte considérable au Trésor. L'abaissement excessif des taxes appliqué aux longs parcours amènerait donc difficilement, suivant eux, dans le nombre des voyageurs, une augmentation qui compensât les sacrifices qu'il imposerait à l'exploitant; par contre, dans certains cas particuliers, d'ailleurs très-fréquents, des réductions locales, des diminutions décrétées en faveur de billets d'aller et de retour, des convois d'ouvriers, etc., etc., tout ce qui peut, en un mot, donner satisfaction aux besoins reconnus des populations groupées dans un rayon restreint, devraient être le complément de la tarification nouvelle. Ces mesures répondraient aux

exigences du Trésor, en même temps qu'elles satisferaient aux vœux les plus légitimes du public et surtout à ceux des classes inférieures de la société.

La majorité de la section centrale est loin de méconnaître la valeur de la plupart de ces arguments, et l'efficacité des moyens indiqués ci-dessus pour compléter les mesures prises par l'administration des chemins de fer. Cependant, elle ne croit pas devoir préjuger, dès aujourd'hui, les résultats définitifs de la seconde partie de la réforme, et elle voudrait que le Gouvernement ne modifiât, s'il y a lieu, les prix de la tarification actuelle, que lorsque celle-ci aura subi l'épreuve d'une année normale. En effet, si, d'une part, le mouvement anormal des voyageurs provoqué en 1867, par l'exposition de Paris, ne peut servir de base pour apprécier sainement la réforme, les résultats obtenus en 1866 ont certainement été, d'un autre côté, considérablement amoindris par les calamités qui ont, dans le cours de cette année, suspendu ou ralenti les relations les plus fréquentes.

Le Département des Travaux Publics, dans le compte rendu des opérations du chemin de fer en 1866, voulant justifier le succès de la réforme, même pendant cette année néfaste, a prouvé que si les mois de juin, d'août et de novembre éprouvent un ralentissement, un recul dans la zone sans réduction, ils sont marqués par un accroissement notable dans chacune des deux autres zones, c'est-à-dire dans celle de 7 à 15 lieues où la réduction est provisoire, et dans celle au delà de 15 lieues qui jouit de la réduction définitive.

D'après les chiffres accusés par ce compte rendu relativement au mouvement du service intérieur des voyageurs, depuis la mise en application (mai 1866) des nouvelles taxes, jusqu'au mois de novembre 1866, il ressort qu'il y a eu, durant cette période :

Dans la zone sans réduction,			
accroissement de . . .	89,745	voyageurs sur 4,651,799	ou 1.93 p. %
Dans la zone à réduction pro-			
visoire, accroissement de .	173,926	—	862,372 ou 20.17 —
Dans la zone à réduction défi-			
nitive, accroissement de .	173,876	—	189,207 ou 91.90 —

Ces chiffres ont certainement leur éloquence ; toutefois, il ne faudrait pas leur attribuer une valeur exagérée, car si le nombre des voyageurs a presque doublé dans la troisième zone, il ne constitue encore, cependant, que moins de 6 p. % du nombre total des voyageurs ; il a été constaté en outre, qu'une fraude exercée sur une échelle assez large relativement au nombre des voyageurs transportés dans cette troisième zone, a eu pour effet, dans les premiers temps de la réforme du moins, de transformer en longs parcours, une série de petits parcours additionnés, qui auraient dû être, par conséquent, recensés dans la première et dans la seconde zone.

Si nous comparons le nombre des voyageurs ayant parcouru chacune des trois zones en 1864 (*voir* le compte rendu des opérations du chemin de fer en 1866 page 42), à celui des voyageurs dans ces trois mêmes zones pendant les mois de mai-novembre 1866, nous constatons les résultats suivants :

Le nombre des voyageurs ayant parcouru la distance de 1 à 33 kilomètres a été :

En 1864, de 6,552,696 sur un total de 8,449,583 ou 77.56 p. %
De (mai-nov.) 1866, de . 4,741,544 — de 6,140,925 ou 77.21 —

Le nombre des voyageurs ayant parcouru la distance de 36 à 73 kilomètres a été :

En 1864, de 1,574,972 sur un total de 8,449,583 ou 18.64 p. %
De (mai-nov.) 1866, de . 1,036,298 — de 6,140,925 ou 16.87 —

Enfin, le nombre des voyageurs ayant parcouru une distance dépassant 73 kilomètres a été :

En 1864, de 321,915 sur un total de 8,449,583 ou 3.81 p. %
De (mai-nov.) 1866 de . 365,083 — de 6,140,925 ou 5.91 —

Ce qui signifie que, relativement au nombre total des voyageurs transportés dans les trois zones en 1864, et dans les 7 mois mai-novembre 1866 respectivement, le nombre des voyageurs ayant parcouru la première zone est resté sensiblement le même; qu'il a diminué de 1.77 p. % dans la deuxième zone à réduction provisoire, et qu'il a augmenté, au contraire, de 2.10 p. % dans la troisième zone à réduction définitive, pendant la période mai-novembre 1866.

Nous devons tirer de ces calculs la conclusion que, si la tarification nouvelle a produit un déclassement sans aucun doute remarquable en raison même des circonstances calamiteuses dans lesquelles il s'est produit, ce déclassement n'a cependant pas toute l'importance qu'on serait porté à lui attribuer de prime abord.

Enfin, il est encore un autre point de vue auquel la réforme doit être envisagée, et qui ne pouvait échapper à l'examen de la section centrale. Nous voulons parler de l'influence qu'exercerait un abaissement exagéré des tarifs, sur le développement et même sur les conditions d'existence du réseau encore incomplet de nos chemins de fer. Il est un point d'équité qui domine, sans aucun doute, toute la question; avant de répartir, entre ceux qui se trouvent aujourd'hui en position de profiter du chemin de fer, les dividendes à provenir de l'exploitation, il faut aider à l'achèvement de ce réseau, c'est-à-dire à étendre au plus grand nombre possible de contribuables, les bienfaits de ces voies de communication rapides et économiques. Or, une dépression générale de la recette des chemins de fer devrait infailliblement avoir pour résultat de tarir les sources qui alimentaient le crédit de ces sortes d'entreprises, et de compromettre ainsi, pour longtemps, l'œuvre d'achèvement que nous appelons de tous nos vœux.

Quant aux dépenses d'exploitation qui ont, en 1866, par exemple, dépassé de fr. 2,422,742-25 celles de 1865, leur majoration ne peut en être attribuée qu'en partie à la plus grande activité, provoquée par le développement du trafic; elles ne sont donc point une conséquence immédiate de l'abaissement des tarifs. Le renchérissement considérable de certains objets de consommation (combustibles, huiles), le relèvement du taux des salaires, l'extension du camionnage, le développement notable du réseau, l'amélioration et l'extension du chauffage et de l'éclairage des stations nouvelles et des locaux existant sur les lignes récem-

ment ouvertes, ont été autant de causes qui ont coïncidé avec l'introduction des réformes, et qui ont contribué pour une très-grande part à diminuer les bonis ou bénéfices nets de l'exploitation; il serait donc injuste de rendre la réforme uniquement responsable de cette situation.

Toutefois, nous devons ajouter que si l'influence du mouvement sur l'usure en général du matériel fixe et roulant ne peut se manifester immédiatement, elle est pourtant inévitable; afin d'atténuer autant que possible les conséquences d'une usure trop rapide, conséquences qui deviendraient, dans un avenir prochain, très-onéreuses pour le Trésor, l'administration du chemin de fer, contrairement à ce qu'elle paraissait avoir résolu, ne doit pas hésiter, ainsi que nous aurons l'occasion de le démontrer encore dans la suite de ce rapport, à entrer franchement, pour la consolidation du matériel, dans la voie des dépenses, quelles qu'elles soient, reconnues utiles, sinon dès-à-jour'hui indispensables.

En résumé, la section centrale est d'avis que les données fournies par les expériences tentées jusqu'à ce jour, tendent à démontrer que les applications qui ont été faites de la taxe différentielle au transport des marchandises, ont produit, dans une large mesure, les résultats qu'on en attendait; que l'expérimentation du même principe appliqué aux parcours des voyageurs n'étant point complète, il convient, avant de juger définitivement cette partie de la réforme, d'attendre les résultats d'un essai fait dans des conditions normales; quels que soient, d'ailleurs, les enseignements qui découleront de l'expérimentation définitive des nouveaux tarifs, l'État ne devra pas perdre de vue, pour le moment du moins, la règle qu'il s'est proposée d'abord : *Obtenir le produit maximum par le maximum de circulation*. C'est en restant fidèle à ce principe, qu'il conciliera les intérêts bien entendus de l'industrie et du commerce avec ceux du trésor public, en même temps qu'il assurera les conditions d'existence et de développement de l'œuvre qu'il a si laborieusement et si glorieusement entreprise.

EXAMEN ET DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE II.

SECTION II. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 9. La section centrale, pour se conformer au désir exprimé par la 5^e section, ayant demandé au Gouvernement s'il ne croyait pas nécessaire d'entretenir en meilleur état et de réparer l'ancien hôtel d'Assehe, devenu propriété de l'État, le Département des Travaux Publics a répondu que cet hôtel qui forme une enclave dans le palais royal n'ayant pas encore reçu de destination définitive, le Gouvernement n'avait pas cru devoir, jusqu'à ce jour, y faire exécuter des travaux de restauration.

SECTION III. — SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES.

A propos de l'art. 12, *Entretien ordinaire et extraordinaire et dépenses d'exploitation des canaux et rivières*, la section centrale exprime son étonnement que les travaux de canalisation de la Dendre, qui devaient être terminés

le 1^{er} janvier 1867, soient en ce moment encore inachevés. Elle fait valoir combien cette situation est regrettable au point de vue des nombreuses industries que ce canal doit desservir, et quel préjudice les lenteurs apportées à l'achèvement de cette entreprise pourraient directement occasionner à l'État lui-même; enfin, elle regrette que les parties de la Dendre non canalisées soient laissées dans l'abandon le plus complet, les plus simples travaux de curage y étant même entièrement négligés.

ART. 37. Le crédit prévu au projet de budget pour travaux d'amélioration à l'Yser était de 7,500 francs, mais, en vertu d'un amendement proposé par M. le Ministre des Travaux Publics, la somme pétitionnée a été augmentée de 50,000 francs, afin de permettre au Gouvernement de donner, dès l'année prochaine, un commencement d'exécution aux travaux à entreprendre dans le but d'améliorer le régime de la partie de l'Yser située entre Rousbrugge et le hameau dit *Te knoeke*.

ART. 38. *Plantations.*

DEMANDE.

Le Département des Travaux Publics pourrait-il faire connaître à la section centrale, le résultat des études qu'il a dû faire sur la question soulevée il y a déjà quelques années, et qui concerne la distance à observer pour les plantations d'arbres qu'il fait le long des routes, et pour celles qui sont faites par les particuliers sur leurs propriétés longeant les routes?

RÉPONSE.

Les juriconsultes du Département des Travaux Publics ont examiné depuis longtemps, la question de la distance à observer dans les plantations des routes.

Ils ont été unanimement d'avis que, conformément à l'opinion exprimée dans une brochure par M. l'avocat Lavallée, l'État est maître de planter sur le sol des routes, sans observer la distance prescrite par l'art. 671 du code civil; cela résulte de la combinaison des principes qui régissent le domaine public avec la loi du 9 ventôse an XIII et le décret impérial du 16 décembre 1811.

Depuis cette publication, le tome XLIV du Répertoire général de Dalloz a paru. Ce volume contient un traité complet de la voirie, et s'exprime en ces termes sur le point de droit dont il s'agit :

N° 161. « Les lois et règlements qui
 » ordonnent la plantation des routes sont
 » au nombre de ceux auxquels se réfère
 » l'art. 650 du code Napoléon; ils imposent
 » une servitude d'utilité publique
 » devant laquelle disparaît la servitude
 » d'intérêt privé de l'art. 671. »

En ce qui concerne la distance à observer

DEMANDE.

RÉPONSE.

par les particuliers sur leurs propriétés longeant les routes, elle est régie par l'arrêté du 29 février 1836 et par la loi du 9 ventôse an XIII. La cour d'appel de Bruxelles l'a formellement décidé ainsi par arrêt du 22 juillet 1843. Le riverain qui veut planter à moins de six mètres de distance de la route est tenu d'obtenir, de la députation permanente, l'alignement à suivre.

Cette doctrine n'est contestée par personne.

Quant au choix des essences à planter le long des routes, le Département a décidé, par une circulaire du 29 décembre 1866, que les commissions provinciales d'agriculture seraient désormais consultées à ce sujet.

En présence de la réponse du Gouvernement, un membre de la section centrale émet l'avis qu'il y aurait lieu de proposer des modifications à la législation sur cette matière.

SECTION VI. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

La section centrale chargée d'examiner le budget de 1867 avait exprimé le vœu que les ingénieurs fussent tenus de résider dans les arrondissements mêmes auxquels ils sont attachés. La section centrale actuelle renouvelle ce vœu ; elle pense que les ingénieurs résidant aujourd'hui aux chefs-lieux des provinces, devraient, autant que possible, afin d'exercer une surveillance plus immédiate sur les travaux de leur circonscription, et veiller à l'expédition plus rapide des affaires qui leur sont soumises, établir leur bureau et résidence au chef-lieu de l'arrondissement administratif dans lequel ils exercent plus spécialement leurs fonctions.

CHAPITRE III.

MINES.

La fréquence des explosions de générateurs à vapeur semble malheureusement démontrer l'insuffisance des moyens réglementés par le Gouvernement pour prévenir ces terribles accidents. La section centrale appelle sur ce point l'attention la plus sérieuse de M. le Ministre des Travaux Publics. Elle pense qu'il serait urgent de faire procéder à l'étude des divers systèmes d'appareils et de générateurs à vapeur, et à l'examen des conditions de leur emploi dans l'industrie indigène et étrangère. Les garanties de sûreté que ces appareils doivent offrir, et

celles qui sont exigées par les autres nations industrielles, seraient l'objet d'une recherche attentive et approfondie. A la suite de cette étude, des modifications seraient, sans aucun doute, proposées aux règlements incomplets ou surannés actuellement en vigueur dans notre pays pour la délivrance des autorisations de placement des machines à vapeur.

ART. 53. Confection de la carte des mines.

Une des sections avait émis le désir de savoir où en est arrivée la confection de la carte des mines, mais les explications détaillées qui ont été fournies depuis lors, sur le même sujet, par le Gouvernement, à la section centrale chargée d'examiner le budget des voies et moyens, nous dispensent de réclamer de nouveaux renseignements. La section centrale engage toutefois M. le Ministre des Travaux Publics à hâter, autant que possible, l'exécution de cet utile travail appelé à rendre des services d'une haute importance à la science de nos mines et à leur aménagement futur.

ART. 55. Encouragements et subventions, etc.

Une intelligente mesure prise par le Département des Travaux Publics a mis à la disposition de l'administration des mines, un crédit qui permettra à quelques ingénieurs de visiter les centres industriels les plus importants de l'Angleterre, de la Prusse et de la France, à charge de publier des rapports sur les faits les plus remarquables qu'ils y auront observés. Les missions à l'étranger ont été reconnues si urgentes dans ces dernières années, que plusieurs fois, certains industriels chargèrent des ingénieurs de l'administration des mines, d'aller à leurs frais, y étudier les procédés nouveaux. Mais ces missions, par cela même qu'elles étaient payées par ceux que ces ingénieurs sont chargés de surveiller, pouvaient en quelque sorte porter atteinte à la dignité ou à la considération des fonctionnaires de l'État. Nous louons d'autant plus vivement le Gouvernement d'avoir facilité les moyens d'investigation de nos ingénieurs à l'étranger, que plusieurs questions très-intéressantes, étudiées ou appliquées récemment chez nos voisins, sont appelées à recevoir chez nous des applications nombreuses, susceptibles d'améliorer l'exploitation de nos richesses minérales, et d'amener un nouveau développement de notre industrie houillère.

Nous citerons, entre autres : 1° Le fonçage des puits de mines dans les mort-terrains aquifères, question vitale pour l'avenir de nos houillères, car on sait que la plus grande partie de nos gisements restés vierges jusqu'à ce jour, étaient considérés comme inaccessibles par les procédés anciens; 2° l'introduction dans les mines de houille des machines à air comprimé et des appareils hydrauliques, soit pour le transport des produits dans les voies souterraines, soit même pour l'abatage dans les chantiers ou tailles. Ces nouveaux engins remplaceront avantageusement les moteurs animés qui coûtent cher, et même les machines à vapeur qui offrent des inconvénients au point de vue de la sûreté et de la salubrité; 3° la substitution du fer au boisage employé abondamment dans les galeries souterraines et dans les chantiers d'abatage, pour soutenir les parois des roches.

Quant à l'industrie métallurgique, à ses procédés et à ses produits, de véritables transformations, ainsi que nous avons pu en juger dans une récente et solennelle occasion, se sont opérées en France, en Prusse et en Angleterre; il est de toute urgence que nous nous tenions au courant des immenses progrès réalisés, si nous ne voulons pas nous laisser devancer bientôt dans cette branche de l'industrie où notre pays a tenu jusqu'ici, une place incontestablement si remarquable.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

M. le Ministre des Travaux Publics, dans l'exposé des amendements qu'il a proposés, en date du 24 octobre 1867, aux crédits afférents à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, fait ressortir que le budget de 1867 se soldera par un disponible probable d'environ 900,000 francs, bien qu'il ait été employé au renouvellement ordinaire du matériel, une somme de 260,000 francs de plus qu'en 1866, et que les travaux d'entretien aient été effectués dans les mêmes limites que précédemment. « La somme consacrée en plus aux renouvellements en 1867, ajoute M. le Ministre, provient d'économies réalisées sur les » prix des matières, et de *l'ajournement de la substitution des aciers au fer* » pour bandages de roues. essieux, etc., etc., amélioration désirable sans doute, » mais qu'il semble inopportun de mettre à la charge du budget, au moment » où les dépenses augmentent par suite de l'important accroissement du tra- » fic pendant ces dernières années, et de la périodicité des renouvellements » extraordinaires. »

La section centrale ne peut partager l'opinion que vient d'exprimer ici le Gouvernement; elle appelle de tous ses vœux, au contraire, l'amélioration incessante du matériel fixe et roulant, et elle invoque, pour réclamer cette amélioration, les raisons mêmes qui déterminent l'administration à en décider l'ajournement. C'est précisément, en effet, parce que les frais deviennent considérables par suite de l'important accroissement du trafic et de la périodicité des renouvellements, qu'il est urgent d'augmenter la solidité et la durée du matériel, et partant le chiffre des dépenses actuelles de réparation. S'il est une hérésie nuisible dans l'exploitation des chemins de fer, c'est bien certainement celle qui persuaderait de rechercher, dans l'abaissement des prix aux dépens de la qualité des matériaux, les moyens de réduire les frais de premier établissement ou d'entretien de la voie et du matériel.

La section centrale a adressé au Département des Travaux Publics les questions suivantes :

DEMANDE.

Il résulte des explications données par le Gouvernement, que les tarifs n'ont été établis qu'à titre d'essai; la section centrale demande pourquoi le Département

RÉPONSE.

Ce n'est pas la première fois que la question indiquée ci-contre est adressée à l'administration; elle l'a déjà été, notamment par la section centrale de la Chambre

DEMANDE

des Travaux Publics ne rechercherait pas, à l'avenir, les moyens d'éviter, dans la fixation du taux des tarifs, les tâtonnements et les mécomptes qui peuvent en résulter, en établissant au moins approximativement, au moyen des éléments qu'il possède et des données fournies par l'expérience, un prix de revient du transport des marchandises et des voyageurs, prix de revient qui pourrait lui servir de limite extrême pour fixer le taux le moins élevé des transports.

RÉPONSE.

des Représentants, qui a examiné le budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1863. (Voir Documents parlementaires, n° 84, session 1862-1863, pag. 72.) Alors le Gouvernement a répondu :

« Le projet de publier un travail spécial sur le prix de revient a été ajourné, parce qu'il a paru convenable et plus utile d'asseoir d'abord la comptabilité des matières, et de faire les règlements définitifs concernant la comptabilité des travaux de la voie, des travaux de l'arsenal de Malines et les ateliers de réparation. C'est dans ces diverses comptabilités que l'on pourra puiser les renseignements indispensables au calcul du prix de revient. »

La question a été touchée encore à la date du 15 février 1867, dans une séance publique de la Chambre des Représentants par le Ministre des Travaux Publics, lequel s'est exprimé à ce sujet dans ces termes :

« La question de savoir si les réformes n'ont pas entraîné une augmentation exorbitante, anormale des dépenses, peut s'élucider de deux manières. L'une, à peu près impraticable, consiste à rechercher quelle est l'augmentation de dépenses, correspondant directement à l'accroissement du mouvement. Je dis que la solution du problème, entreprise de cette façon, constitue une tâche à peu près impraticable, et voici pourquoi : il faudrait, d'abord, savoir d'une manière très-exacte, à des fractions de centime près, quelle est l'unité du prix de revient des transports anciens, c'est-à-dire des transports qui étaient acquis au chemin de fer avant la réforme; il faudrait, ensuite, rechercher quelle est l'unité du prix de revient du trafic nouveau qui est venu s'ajouter au trafic ancien. »

DEMANDE.

RÉPONSE.

On voit que l'établissement du prix de revient présente des difficultés considérables. Cet objet appelle donc un examen très-approfondi et d'autant plus attentif que, dans la situation actuelle des choses, les leçons de l'expérience ont déjà fourni les éléments d'appréciation qui, dans certaine mesure, peuvent tenir lieu des lumières que procurerait le travail conseillé au Gouvernement.

Quoi qu'il en soit, l'administration se préoccupe de la décision qu'il convient de prendre; elle continuera à en faire une étude sérieuse et fera tout ce qui dépendra d'elle, pour que la solution, qui est dans ses vœux autant que dans ceux de la section centrale, ne soit plus ajournée longtemps.

Dès à présent des mesures sont prises pour que, tout au moins, les éléments de ce travail soient réunis et coordonnés d'après une méthode déterminée et pour que, en attendant que l'œuvre soit accomplie, l'administration puisse toujours se rendre compte des résultats généraux de l'exploitation, au point de vue des dépenses, aussi bien qu'à celui des recettes.

Un service spécial sera créé à cet effet.

Il faut ajouter, d'ailleurs, qu'il y aurait erreur à supposer que le chemin de fer de l'État belge soit, au point de vue du calcul du prix de revient, en retard par rapport aux autres exploitations : on ne connaît en Belgique aucune société qui ait organisé le travail et fait le calcul ; et s'il existe à l'étranger de rares compagnies qui sont dans une situation différente à cet égard, ces sociétés mêmes sont loin d'avoir atteint la perfection et surtout d'avoir poussé leurs recherches aux limites extrêmes de la plus parfaite exactitude.

Si la section centrale insiste vivement pour que le Gouvernement poursuive sans relâche ses recherches dans le but d'établir le prix de revient du transport des marchandises et des voyageurs, c'est qu'elle a la conviction que ce prix de

revient sera, pour l'administration, le guide le plus sûr dans l'appréciation de ses opérations si multiples, et notamment dans l'étude des questions importantes de dépenses et de tarification. Elle ne se dissimule pas la difficulté et la complication d'un tel travail, mais elle ne le croit pas impossible, et elle félicite M. le Ministre des Travaux Publics de créer un service spécial chargé d'en réunir et d'en coordonner les divers éléments.

DEMANDE.

Quels ont été, quant au transport :

- 1° Des grosses marchandises,
- 2° Des petits paquets,
- 3° Des voyageurs,

le mouvement, la recette brute et la recette nette obtenus pendant les neuf premiers mois de 1867, et quels ont été les résultats comparatifs réalisés pendant la même période en 1865 et en 1866.

RÉPONSE.

Il est très-aisé de répondre à la question posée pour ce qui concerne le mouvement et la recette brute obtenue, mais il est impossible, dans la situation actuelle des choses, de répondre en ce qui touche la recette nette réalisée. En effet, si l'administration connaît le chiffre des dépenses générales de l'exploitation, avec leur répartition entre les différents articles du budget du Département, elle ne sait pas à combien s'élève la dépense relative à chaque espèce de transport prise isolément; encore moins peut-elle déterminer la dépense afférente à une tonne de grosse marchandise, à un quintal de petits paquets, à un voyageur. Cette dépense varie d'ailleurs, avec les lignes et avec la longueur des parcours; sous ce rapport, la question reproduite ci-contre rentre dans la question à laquelle il a été satisfait ci-dessus, et qui se rapporte au calcul du prix effectif de revient.

Quant au mouvement et à la recette brute, ils se sont produits comme suit, pendant les neuf premiers mois de chacune des années 1865, 1866 et 1867, en prenant d'abord séparément la part de recette attribuée au trésor public, et en indiquant ensuite l'ensemble du produit, les sommes revenant aux compagnies dont le Gouvernement administre les lignes, étant réunies aux sommes perçues par le trésor public.

MOUVEMENT SUR LES LIGNES EXPLOITÉES PAR L'ÉTAT.

GROSSES MARCHANDISES.			PETITS PAQUETS ET PETITES-MARCHANDISES.			VOYAGEURS.		
1865.	1866.	1867.	1865.	1866.	1867.	1865.	1866.	1867.
Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.
4,292,895	4,715,373	4,767,050	76,017,200	84,063,125	96,652,947	8,009,312	8,730,133	9,784,526

Recette brute. (Part de l'État seulement.)

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
12,605,318 31	12,966,940 45	13,038,296 10	1,894,416 68	1,731,139 51	1,910,389 10	10,463,756 05	9,351,896 38	10,762,346 10

Recette brute. (Toutes parts réunies.)

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
13,571,241 10	14,225,759 49	14,405,386 14	1,940,627 02	1,865,960 01	2,103,852 56	11,138,132 33	10,113,424 62	11,734,365 32

Ces chiffres justifient la réserve que la section centrale a mise à juger les résultats de la réforme en ce qui concerne le tarif des voyageurs; ils démontrent, en effet, que la recette brute de 1867 a dépassé celle de 1866 elle-même; on pourra objecter, il est vrai, que le réseau a reçu, de 1865 à 1867, une extension considérable, évaluée à 17.13 p. %. A cette objection, l'administration a répondu déjà que l'ouverture des lignes nouvelles, celles de Tournay à Blandain, de Hal à Ath, de Bruxelles à Gand et de Louvain à Bruxelles, n'a pu avoir qu'une faible influence sur la recette; d'après elle, ces lignes forment de simples raccourcissements, et leur fréquentation propre, locale, est sans grande importance; leur ouverture aurait donc provoqué bien plus un simple déplacement qu'un véritable accroissement. Ce qui prouve combien cela est vrai, ajoute-t-elle (Compte rendu des opérations du chemin de fer en 1866), c'est que la Compagnie de Hal à Ath et de Tournay à Blandain a reçu seulement fr. 157,398-97 pour sa part dans la recette des voyageurs en 1866.

DEMANDE.

Quel a été en 1866 et pendant les huit ou neuf premiers mois de 1867, le nombre de kilomètres parcourus :

1° Par les trains de voyageurs?

RÉPONSE

Le nombre de kilomètres parcourus, en 1866, par les trains de voyageurs est de 3,371,382 (ou environ 3,380,921 kilomètres, pendant huit mois).

Pour les huit premiers mois de 1867, il s'élève à 3,260,871 kilomètres.

DEMANDE.

2° Par les trains de marchandises ?

RÉPONSE.

Les trains de marchandises ont parcouru, en 1866, 4,666,287 kilomètres (ou environ 2,722,000 kilomètres pendant sept mois).

Pendant les sept premiers mois de 1867, ils ont parcouru 2,893,987 kilomètres.

Les résultats du huitième mois ne seront connus que dans quelques jours.

Le nombre de voyageurs transportés pendant les huit premiers mois de 1866 a été de 7,760,000 environ.

Pendant les huit premiers de 1867, il a été d'environ 8,697,000. Il résulte donc des données fournies ci-dessus que le nombre de kilomètres parcourus par les trains de voyageurs a diminué de 520,000 pendant que le nombre des voyageurs augmentait de 937,000. Ce qui signifie que le nombre des trains était sensiblement réduit à mesure que celui des voyageurs augmentait. Nous pensons que l'administration, en agissant ainsi, était mue par le désir louable, sans doute, de réduire ses dépenses, mais elle doit craindre d'aller trop loin dans cette voie et de diminuer les facilités du public en même temps qu'elle l'admet à voyager à prix réduit. Il est incontestable, en effet, que l'abaissement des prix ne serait, dans la plupart des cas, qu'une compensation insuffisante des difficultés du voyage ou du temps perdu dans l'attente des trains.

Quant aux trains de marchandises, le nombre de kilomètres parcourus a augmenté, comme nous le voyons, en raison de l'accroissement du tonnage transporté.

DEMANDE.

On demande quels ont été les résultats obtenus par le transport des petits paquets, depuis la conclusion de la dernière convention faite avec l'entrepreneur de ce transport.

RÉPONSE.

Les résultats constatés n'embrassent encore qu'une période de cinq mois et vingt et un jours, du 10 mai au 31 octobre inclus, les comptes des mois de novembre et de décembre n'étant pas arrêtés. C'est dire qu'il n'est pas possible actuellement de se prononcer sur les conséquences que ces arrangements ont eues et principalement sur les conséquences qu'ils auront dans l'avenir.

Au surplus, il sera toujours difficile de reconnaître quels sont, parmi les transports effectués aux conditions de ladite convention, ceux qui eussent, en tous cas, été acquis au chemin de fer de l'État,

DEMANDE.

RÉPONSE.

même en l'absence des arrangements intervenus.

Il est permis de croire seulement que jusqu'à ce jour, les effets de ces arrangements n'ont pas été nuisibles au chemin de fer de l'État, puisque le transport des petites marchandises n'a pas cessé de suivre une marche ascendante.

Quoi qu'il en soit, voici l'indication du mouvement des expéditions régies par la convention pour la période prémentionnée :

Tarif n° 2 :

Expéditions taxées au		
<i>minimum</i> . . .	Nombre	254,986
Expéditions taxées au		
poids	Kilogr.	6,788,450

Tarif n° 3 :

Expéditions taxées au		
<i>minimum</i> . . .	Nombre	1,020
Expéditions taxées au		
poids	Kilogr.	2,052,060

Tarif n° 4 :

Groups de finances .	Nombre	150,550
----------------------	--------	---------

En ce qui concerne le produit à recueillir, la disposition essentielle de la convention, sous ce rapport, est celle qui garantit à l'État, un *minimum* de recette fixé à 300,000 francs par année.

Pour les cinq mois et vingt et un jours pour lesquels les résultats de la convention sont connus, ainsi qu'il est dit ci-dessus, l'État a perçu pour son compte :

Tarif n° 2. . . .	fr.	99,320 44
— 3.		17,617 80
— 4.		18,776 20
Ensemble. . . .	fr.	<u>135,714 44</u>

dont à déduire les sommes		
payées à la Compagnie pour		
frais de camionnage, ci .		12,299 93

Reste. . . .	fr.	<u>123,414 51</u>
--------------	-----	-------------------

y compris les parts revenant aux sociétés dont le Gouvernement administre les lignes (Dendre-et-Waes, Tournai à Jurbise, etc.).

DEMANDE.

On demande communication du rapport de la commission qui a été chargée d'examiner si l'emploi et l'usage des billes en fer offre des avantages.

RÉPONSE.

L'administration est intéressée à être édifiée sur la valeur du système des billes en fer; cependant, comme ce système est actuellement essayé sur plusieurs lignes concédées, et qu'un essai dans les voies du réseau de l'État opéré maintenant, ne permettrait au Département d'être éclairé qu'après les administrations desdites lignes, il semble préférable, eu égard au prix élevé des billes de l'espèce qui est d'environ 9 francs pièce, d'attendre le résultat des expériences tentées par les sociétés concessionnaires.

Le rapport de la commission et ses annexes ont été envoyés à la section centrale.

La commission constate, dans ce rapport, que la traverse Vautherin a été essayée, depuis 1864 déjà, au chemin de fer de Paris à Lyon; que cette traverse jouit d'une parfaite immunité sous le rapport de l'oxidation, que le bourrage se fait bien avec un ballast composé de gravier et de sable argileux, et qu'enfin la stabilité de la voie et la douceur du mouvement sont aussi grandes sur les lignes où les traverses Vautherin ont été appliquées que sur les voies construites avec billes en bois. Les moyens employés pour fixer le rail sur la traverse constituent sur la ligne du Nord, comme sur celle de Lyon, le côté faible du système expérimenté.

Tout récemment, la ligne de Lyon a pris la résolution d'étendre les essais sur une quantité de 20,000 traverses Vautherin, avec une nouvelle disposition du mode d'attache.

Les traverses de Couillet occupent 9 kilomètres de voie sur la ligne de Zwolle à Deventer (Hollande). Ces traverses, placées depuis le mois d'octobre 1866, résistent très-bien et constituent une voie très-douce, mais on doit remarquer que le mouvement sur cette ligne est peu important et, que le ballast (gravier argileux) est de fort bonne qualité.

La compagnie du Nord a placé, il y a quelque temps, 4,000 traverses du système Vautherin et a commandé, en outre, 6,000 traverses du système Legrand et Salkin, de Mons.

Voici quelles sont les conclusions de la commission :

« La commission propose à M. le Ministre de poser à titre d'essai, dans des emplacements à déterminer, et avec du ballast de Buysingen et de Milmorte :

» 1° 1,200 traverses du système Vautherin, conformes au plan joint au rapport, avec un système d'attache, proposé par M. l'inspecteur général Cabry, au prix de 9 francs par traverse complète.

» 2° 1,200 traverses du système de Couillet, avec le mode d'attache figuré au plan joint au rapport, au prix de fr. 8-80 par traverse.

» 5° 1,200 traverses du système Legrand et Salkin, à raison de 8-76 par traverse. »

La section centrale croit inutile de signaler de nouveau les avantages considérables qui résulteraient, au double point de vue du trésor public et des intérêts de notre industrie sidérurgique, de la substitution des traverses en fer aux billes en bois ; ces avantages ont été assez longuement développés lors de la discussion du budget de 1867, mais ils semblent n'avoir point été tous suffisamment appréciés par la commission. En effet, d'après celle-ci, *la solution de la question était surtout importante à l'époque où les procédés de conservation des bois n'avaient pas reçu d'application*. Or, les procédés jusqu'aujourd'hui usités de conservation des bois, n'ont certes point assuré à ces matériaux, une durée qui, combinée avec le prix de la bille et de ses accessoires, contrebalance les avantages considérables qu'offrirait l'emploi des traverses en fer.

D'ailleurs, la commission propose des profils à poids supérieurs à ceux adoptés en France et en Belgique, et des longueurs de traverses qui sont, croyons-nous, superflues. Au lieu de billes, coûtant 9 francs, on peut, comme l'ont fait la compagnie du Nord et la société du Grand Central belge, employer des traverses de dimensions telles que le prix en soit ramené à fr. 5-75 ou au *maximum* à fr. 7-20; or, ces billes, mises au rebut, conservant, à raison de 10 centimes par kilogramme, une valeur de fr. 2-70 à 3-45, le coût réel de la traverse ne dépasse pas fr. 3-05 à 5-75. La bille même, exécutée aux dimensions indiquées par la commission, et dont le prix serait de fr. 8-50 à 9, conserverait, lors de sa mise au rebut, une valeur d'au moins 4 francs, ce qui établit le coût réel à fr. 4-50 ou 5 francs au *maximum*.

Il résulte de là, que le prix de la traverse en fer, même à poids et longueurs exagérés, ne dépasse pas, n'atteint pas même, celui de la bille en bois *munie de ses accessoires d'attache*; or, les avantages multiples que présente, abstraction faite d'ailleurs du prix de premier établissement, l'emploi des traverses en fer, sur celui des billes en bois, doivent d'autant plus sérieusement engager le Gouvernement à faire, dans le plus bref délai possible, un essai sur une échelle assez large des traverses signalées par la commission, et à ne pas attendre le résultat des expériences tentées par les sociétés étrangères ou concessionnaires, que cette commission elle-même, dans le but de remédier au seul défaut sérieux reproché à la traverse Vautherin, a proposé de nouveaux moyens d'attache du rail, et qu'elle semble attribuer des avantages particuliers à la traverse Legrand et Salkin qui n'a pas, que nous sachions, subi jusqu'ici, l'épreuve d'un essai en grand.

DEMANDE.

—
Pourquoi estime-t-on le prix des billes à fr. 5-20 environ, tandis qu'antérieurement il n'était que de fr. 4-52?

RÉPONSE.

—
Le chiffre de 169,200 billes indiqué à la p. 416 du document parlementaire n° 106, en regard de la somme de 877,900 francs pétitionnée, est le résultat d'une erreur, et par suite la moyenne de fr. 5-20 résultant de l'application de ce

DEMANDE.

Dans l'Exposé des motifs du budget (p. 416), il est dit qu'une somme de 634,000 fr. est destinée pour 17,330 rails de 6 mètres de longueur à deux bourrelets inégaux. — On désire savoir si cette somme n'est pas trop élevée, puisque les 17,330 rails que l'on remplace et qui sont soumis au remaniage ont conservé une assez grande valeur.

RÉPONSE.

chiffre à l'allocation demandée est fautive.

L'adjudication du 24 juillet dernier comprend en réalité 179,000 billes. L'application de ces 179,000 pièces au chiffre de 877,900 ci-dessus, donne pour moyenne fr. 4-34 environ, évaluation faite d'après les prix des dernières fournitures adjudgées antérieurement à la remise des propositions budgétaires de 1868.

Le chiffre des rails qu'il est reconnu nécessaire de renouveler en 1868 est de 33,212 pièces.

Le remaniage de ces 33,212 vieux rails devant produire approximativement 17,862 —

il s'en suit que la différence, soit 17,330 pièces, représente la partie des besoins à assurer au moyen d'achats à prix d'argent.

C'est cette partie qui seule figure au projet de budget.

A la suite de cette réponse, des membres de la section centrale émettent des doutes sur le point de savoir si la manière de procéder du Département des Travaux Publics est bien conforme à l'art. 16 de la loi de comptabilité de l'État, qui interdit d'accroître, par aucune ressource particulière, le montant des crédits affectés aux dépenses des divers services.

Sans méconnaître qu'il est avantageux aux intérêts du Trésor, de remettre les vieux rails aux entrepreneurs qui, en échange, doivent en fournir de neufs, ils se demandent s'il ne serait pas plus régulier et plus conforme à la loi, de porter en recette la valeur estimative des vieux rails, et en dépense le coût total de ceux qui doivent les remplacer.

DEMANDE.

Les rails livrés depuis une dizaine d'années ont, paraît-il, donné des résultats de moins en moins satisfaisants, sous le rapport de leur solidité et de leur durée; l'on désire savoir si le Gouvernement compte prendre des mesures plus efficaces pour remplacer les garanties insuffisantes

RÉPONSE.

En vue d'améliorer la fabrication des rails et d'obtenir une durée plus grande, l'administration a inséré au cahier des charges de l'adjudication du 4 décembre prochain (4 décembre 1867) une clause spéciale concernant la composition des paquets, et des conditions d'épreuves d'un

DEMANDE.

qui ont été exigées jusqu'à présent des adjudicataires?

RÉPONSE.

caractère plus rigoureux qu'elles n'avaient eu jusqu'ici ont été imposées aux fournisseurs. En outre, la durée de garantie des rails, qui était depuis quelques années de trois ans seulement, a été portée à quatre ans.

Cette question avait été posée au Gouvernement avant la publication du cahier des charges de l'adjudication du 4 décembre dernier. Les stipulations de ce cahier des charges renforcent effectivement, au grand avantage de l'administration, les garanties de qualité et de durée des rails, que celle-ci avait antérieurement imposées aux soumissionnaires.

Les nouvelles mesures prises par le Gouvernement ont été diversement appréciées, et on a indiqué différents autres moyens comme plus propres à atteindre le but que se proposait l'administration. Ces moyens se résument dans les deux suivants :

1^o Prescrire un certain mode de fabrication, tenir rigoureusement à l'observation de toutes les conditions exigées, et exonérer ensuite le fournisseur de la garantie de durée.

Ou bien, 2^o laisser au fournisseur toute liberté de fabrication, et exiger de lui une garantie de cinq années.

Dans le premier cas, la réception des rails devrait avoir lieu *toutes les vingt-quatre heures*, et deux agents, l'un de nuit, l'autre de jour, seraient préposés à la surveillance du travail; les rails mal soudés, ou ne présentant pas les qualités de fer requises seraient rebutés, et l'essai à la pression de 12,000 kilogrammes et au mouton, se ferait à raison de 2 p. % sur les pièces triées. *Les rails rebutés seraient inexorablement brisés en deux parties*. Ce dernier point est essentiel, car l'inobservance qui en a eu lieu jusqu'aujourd'hui, a été une des principales causes des déboires qu'ont éprouvés les administrations de chemins de fer, le fabricant indélicat ayant mille moyens de faire passer des rails rebutés une fois, même deux fois, par un motif quelconque.

Les partisans de ce système font valoir les nombreux inconvénients de la garantie de durée; suivant eux, la cause du rebut est souvent incertaine, on ne sait ni où elle commence, ni où elle s'arrête; d'un autre côté, le trafic sur une ligne étant susceptible de s'accroître considérablement en trois ou quatre ans, le matériel pouvant augmenter de poids, et la durée des rails étant ainsi soumise à une foule d'éventualités même plus ou moins arbitraires, le fabricant loyal et sérieux est obligé, en face de ces incertitudes, de compter sur un coefficient d'imprévu qui majore son prix de revient au point de l'éloigner des adjudications.

Les partisans du deuxième système, c'est-à-dire de la fabrication libre avec garantie de cinq années, prétendent qu'il est possible de fabriquer d'excellents rails par des méthodes à eux particulières, et sans subir, par conséquent, les conditions d'exécution imposées par le Gouvernement; que dès lors la surveil-

lance devient inutile, sinon nuisible ; selon eux, l'épreuve des rails doit se borner à l'essai au mouton, et la réception se faire au seul point de vue de la soudure, des criques, etc., etc. La garantie exigée serait de cinq années ; à l'expiration de ce délai, il serait accordé au fournisseur une tolérance de 5 p. %, par exemple ; celui dont les rebuts n'atteindraient par cette proportion, jouirait d'une prime inversement proportionnelle au tantième de rebut ; le fabricant, au contraire, dont les rebuts dépasseraient 5 p. %, serait passible d'une retenue dont le taux s'élèverait en progression géométrique suivant le tantième p. % de rebuts constatés.

La section centrale est d'avis que, pour le moment du moins, le Gouvernement a agi sagement en combinant les garanties offertes par les deux systèmes ; s'il abandonne cette combinaison, il peut avoir à craindre, d'une part, qu'un manque de zèle, d'énergie ou de sévérité de la part de ses agents, ne rende illusoire les conditions rigoureuses imposées au fabricant ; d'autre part, la fabrication libre favorise la tendance de certains fournisseurs à faire de la marchandise à bon marché, mais d'une qualité plus que douteuse ; peu importe à ceux-ci, que les renouvellements à faire ou les retenues à subir à l'expiration de quelques années, soient plus ou moins considérables, s'ils parviennent à réaliser immédiatement un bénéfice important en réduisant d'une manière notable leurs prix de revient par l'emploi de matières de médiocre qualité, mais fort peu coûteuses. C'est cette fâcheuse tendance à faire des rails à tout prix qui a surtout contribué à compromettre, depuis quelques années à l'étranger, l'excellente réputation dont nous y avons toujours joui et que nous devons nous efforcer de reconquérir. A ce point de vue encore, il est de notre devoir, d'engager le Gouvernement, dans l'intérêt même de l'industrie métallurgique, à ne pas se départir des mesures de rigueur qu'il a cru indispensable d'imposer au maître de forges.

CHAPITRE VIII.

Secours à des employés, veuves ou familles d'employés, ainsi qu'aux agents payés sur salaires, ou à leurs familles, qui ne peuvent être pensionnés fr. 13,000

La section centrale a cru devoir adresser au Gouvernement la question suivante :

DEMANDE.

Le crédit de 13,000 francs est-il suffisant pour faire face aux dépenses et aux besoins qui y sont indiqués ?

REPONSE.

L'allocation portée au budget des Travaux Publics pour secours à d'anciens employés, à des veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension et se trouvent dans une position malheureuse, était de 5,000 francs en 1856 ; elle a été successivement portée à 7,000 francs en 1861, à 9,000 francs en 1863 et

DEMANDE.

RÉPONSE.

à 10,000 francs en 1864. — A partir de cette dernière année il y a été ajouté 3,000 francs afin de pouvoir accorder quelques faibles secours aux veuves et aux familles des ouvriers et autres agents payés sur salaires, qui sont également dans le besoin par suite de la même circonstance. Malgré cette progression, le Département est obligé, tous les ans, de restreindre les secours qui lui sont demandés. Et, en effet, si l'on considère qu'une centaine de veuves ou de familles d'employés se trouvent chaque année dans le cas de devoir réclamer l'assistance du Département, on reconnaîtra que celui-ci doit mettre la plus grande parcimonie dans la répartition des fonds qui lui sont alloués.

Aussi le Département des Travaux Publics serait-il heureux de pouvoir disposer d'une somme plus considérable; mais, dans les circonstances actuelles, il ne croit pas pouvoir prendre l'initiative d'une proposition d'augmentation du crédit porté au budget.

Le Gouvernement reconnaissant que le crédit de 13,000 francs devient chaque année de plus en plus insuffisant, la section centrale propose, à cause surtout de l'extension incessante donnée au réseau de l'État, de majorer le chiffre de ce crédit de 2,932 francs, et de le porter à la somme de 15,932 francs.

Les articles et les amendements qui ne sont pas spécialement mentionnés ci-dessus, ont été adoptés sans discussion.

L'ensemble du budget des Travaux Publics fixé ainsi à la somme de 39,440,000 francs est admis, à l'unanimité des membres présents, qui ont l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,

J. DESCAMPS.

Le Président,

A. MOREAU.

La section centrale a examiné les pétitions qui lui ont été renvoyées et dont on trouve ci-après l'analyse; elle en a décidé le dépôt sur le bureau de la Chambre. pendant la discussion du budget des Travaux Publics.

ANNEXE.

Bruxelles, le 25 février 1868.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Divers amendements au projet de budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1868 ont été proposés par dépêche du 24 octobre 1867, publiée sous le n° 3 des documents de la Chambre des Représentants, session de 1867-1868.

Depuis lors, la nécessité a été constatée d'apporter à ce projet de budget quelques autres modifications dont je vais avoir l'honneur d'indiquer l'objet et les causes, et que je vous prie, Monsieur le Président, de vouloir bien soumettre à l'examen préalable de la section centrale.

ART. 2. Personnel de l'administration centrale. (Transfert de 12,400 francs à prélever sur les art. 45 et 46.)

Un arrêté royal du 25 mars 1866 a placé dans les attributions du corps des ponts et chaussées, la surveillance des travaux d'entretien de la voie et des bâtiments des chemins de fer concédés

Ce nouveau service, outre qu'il entraîne une grande responsabilité, a considérablement accru la tâche de tous les membres dudit corps et spécialement de l'inspecteur général. Il s'agit, en effet, d'une surveillance à exercer sur un réseau de chemins de fer présentant un développement d'environ 1,700 kilomètres.

Un seul fonctionnaire de ce grade ne saurait faire le travail de cabinet inhérent à ses fonctions, en même temps que les nombreuses inspections que nécessitent ces travaux en cours d'exécution et ceux qui sont à l'état d'entretien. — L'intérêt du service exigeait donc la création d'un second emploi d'inspecteur général des ponts et chaussées.

Cette mesure n'imposera aucune charge nouvelle au Trésor : en la combinant avec la suppression du service spécial du canal de Charleroi à Bruxelles, il suffira d'opérer ce transfert à l'art. 2 (litt. B des développements) du projet de budget pour 1868, des traitements de l'ingénieur en chef et des commis attachés audit service, lesquels sont actuellement compris dans les allocations portées respectivement aux art. 45 et 46.

D'après ce qui précède, j'ai l'honneur de proposer :

A. D'augmenter le crédit de 725,405 francs, qui figure à l'art. 2 (*Traitements des fonctionnaires et employés de l'administration centrale*), d'une somme de 12,400 francs, ce qui le porterait à 735,805 francs.

B. De diminuer de 10,000 francs le crédit de 678,270 francs qui figure à l'art. 45 (*Traitements et indemnités des ingénieurs des ponts et chaussées; charges ordinaires*).

C. De diminuer de 2,400 francs le crédit de 671,795 francs proposé à l'art. 46 (*Traitements et indemnités des chefs de bureau, etc. ; charges ordinaires*), ce qui le réduirait à 669,395 francs.

ART. 5. *Matériel de l'administration centrale.* (Transfert de 6,000 francs à prélever sur l'art. 80.)

Lors de la dernière organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, il a été décidé que les dépenses de matériel des 1^{re}, 6^e et 7^e directions (*Service général, Contrôle des recettes et Contrôle des matières*) seraient prélevées sur l'allocation de l'administration centrale. — Il eût été opportun de proposer simultanément le transfert à l'art. 5 du budget d'une somme équivalente au surcroît de dépense que cette mesure allait occasionner. — Ce transfert ne fut pas demandé parce qu'on espérait pourvoir à tous les besoins au moyen de l'allocation dont l'administration centrale disposait. Il est aujourd'hui démontré que cette allocation est absolument insuffisante par suite des nécessités de service qui imposent chaque jour des dépenses nouvelles qu'on ne saurait éviter ni même ajourner. Dans cet état de choses, il y a lieu d'augmenter de 6,000 francs l'allocation de 70,000 francs demandée à l'art. 5 du projet de budget de 1868, en prélevant cette somme, par voie de transfert, sur l'art. 80 (*Services en général, matériel et fournitures de bureau, etc.*), dont l'allocation de 490,000 francs serait ainsi réduite à 484,000 francs.

ART. 10. *Travaux extraordinaires à des bâtiments civils.* Augmentation de 79,600 francs se décomposant comme suit :

1^o *Restauration et ornementation des façades des hôtels des Ministères de la Guerre et de l'Intérieur*; porter respectivement de 9,400 francs à 20,000 francs et de 15,500 francs à 22,000 francs les deux crédits qui ont été demandés pour ces travaux au projet de budget (*voir la note préliminaire, p. 391*), afin de n'avoir pas à les suspendre après les avoir commencés, soit une augmentation de fr. 17,100

2^o *Travaux d'appropriation et de restauration à l'ancien hôtel du Ministère de la Justice* 20,000

L'exécution de ces travaux permettra de transférer dans les bâtiments de la rue de la Régence une partie des services de l'administration des chemins de fer de l'État et de renoncer à la location de deux maisons particulières occupées par certains de ces services au prix annuel de 2,850 francs. — Il y aura donc de ce chef tout à la fois une économie notable et un aménagement plus convenable au point de vue du service.

3^o *Travaux à l'intérieur de divers bâtiments ministériels* . . . 20,000

La démolition prochaine du pavillon établi entre l'hôtel du Ministère de l'Intérieur et celui du Ministère de la Guerre nécessitera le transfert dans le bâtiment occupé en partie par l'administration des ponts et chaussées et des mines des bureaux qui sont actuellement installés dans ledit pavillon et au second étage du Ministère de l'Inté-

A reporter fr. 57,100

Report fr. 57,400

rieur. Les travaux d'appropriation que ce transfert rendra nécessaires, ainsi que divers autres travaux d'amélioration à exécuter dans les hôtels du Ministère de la Guerre, de l'Intérieur et des Affaires Étrangères sont évalués à la somme de 20,000 francs.

Hôtel situé à Mons, affecté au service de la direction provinciale des contributions directes, douanes et accises.

Le Département des Finances a demandé que l'administration des ponts et chaussées fit exécuter divers travaux complémentaires d'amélioration, afin de mettre ledit hôtel en état de satisfaire entièrement à sa destination. Un crédit de 10,000 francs étant nécessaire à cet effet, il y a lieu de le comprendre dans l'allocation pétitionnée à l'art. 10 du budget de 1868, soit 10,000

Ecole vétérinaire de Cùreghem.

Le Département de l'Intérieur a, de son côté, demandé la prompte exécution de travaux extraordinaires d'entretien et d'amélioration aux bâtiments de l'école vétérinaire de l'État. Un crédit de 12,500 est indispensable pour couvrir la dépense prévue.

Ces diverses augmentations forment un total de fr. 79,600 dont il y a lieu d'accroître le crédit de 114,900 porté primitivement à l'art. 10 du projet de budget de 1868.

Ce crédit serait donc fixé à la somme de fr. 194,500 si les amendements que je viens d'énumérer étaient adoptés.

ART. 12. Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire des canaux et rivières. — Augmentation de 85,000 francs à ajouter aux charges extraordinaires.

Il a été reconnu nécessaire, dans l'intérêt de la navigation maritime vers le port de Bruges, d'exécuter des travaux de dévasement dans le canal d'Ostende à Bruges. — Dès le 31 juillet 1867, le Département des Travaux Publics a pris, envers les chambres de commerce intéressées, l'engagement de faire entreprendre les travaux dont il s'agit aussitôt qu'il disposerait du crédit nécessaire. La dépense à laquelle le dévasement projeté donnera lieu est évaluée à 85,000 francs. — Cette somme doit être ajoutée au crédit de 336,600 francs qui figure à l'art. 12 du projet de budget comme charge extraordinaire, lequel serait, par conséquent, porté à 421,600 francs.

ART. 45. Personnel du corps des ponts et chaussées : réduire l'allocation proposée d'une somme de 500 francs, pour les transférer au budget de l'Intérieur.

Le Département des Travaux Publics doit pourvoir au traitement de ceux de ses ingénieurs qui sont détachés à l'école spéciale du génie civil, et c'est le Département de l'Intérieur qui est chargé de payer ces traitements au moyen des allocations qui sont ainsi transférées à son budget.—Le transfert de 500 francs proposé

est le résultat d'une augmentation de traitement d'égale somme accordée à un ingénieur des ponts et chaussées détaché à l'école du génie civil de Gand. De son côté, M. le Ministre de l'Intérieur a été invité à prendre les dispositions nécessaires pour faire opérer ce transfert à son budget.

L'allocation ordinaire primitivement demandée à l'art. 45 du projet de budget était de 678,270 francs. Par suite du transfert de 10,000 francs à opérer à l'art. 2 pour les motifs énoncés ci-dessus, et du transfert de 500 francs au budget de l'Intérieur, dont je viens d'indiquer la cause, cette allocation serait réduite à 667,770 francs.

Veillez, Monsieur le Président, agréer l'expression de mes sentiments de haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

Analyse des pétitions.

N° d'ordre de la pièce.	Date de la pièce.	
	1867.	
19190.	18 novembre.	Le conseil communal de Forrières demande la construction, aux frais de l'État, d'une route d'Ortheuille à la station du chemin de fer établie à Forrières.
19106.	11 décembre.	Des habitants de Brée prient la Chambre d'examiner, lors de la discussion du budget des Travaux Publics, s'il n'y aurait pas lieu de munir de chauffettes les malles-postes du royaume, pendant la saison d'hiver.
19160.	22 décembre.	Le sieur Machay demande que la position des distributeurs des postes soit améliorée.
19119.	15 décembre.	Des facteurs de la poste aux lettres à Braine-l'Alleud demandent une augmentation de traitement ou une gratification.
	1868.	
19225.	15 janvier.	Des cultivateurs à Denderbelle demandent l'exhaussement de la digue le long de la Dendre à partir du pont du chemin de fer jusqu'au quai aux Engrais, à Denderbelle.
