

(1)

(N° 23.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 NOVEMBRE 1853.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1854 ⁽¹⁾.

RAPPORT

Fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. DE BROUWER DE HOGENDORP.

MESSIEURS,

La section centrale a l'honneur de vous présenter son rapport sur la partie du projet de budget qui concerne les ponts et chaussées et les mines. Elle vous soumettra, prochainement, son rapport sur tout ce qui concerne les chemins de fer, les postes et les télégraphes.

La section centrale a pensé devoir scinder son rapport; voici le motif de sa résolution :

Une commission a été nommée par le Gouvernement, ensuite des débats qui ont eu lieu à la Chambre, à propos du budget pour l'exercice 1853, avec mission d'examiner toutes les questions relatives à l'administration et à l'exploitation des chemins de fer. Cette commission a résolu qu'elle examinerait la question de la réorganisation de cette branche du service public : or, le travail du membre qui a été chargé d'instruire cette affaire est prêt et la commission sera appelée à en délibérer dans le courant même de cette semaine. Comme la résolution à prendre par la commission pourra modifier les demandes de crédits, fondées sur l'organisation du 1^{er} mars 1852, la section centrale a jugé convenable de retarder, de quelque temps, son examen de la partie du budget qui concerne les chemins de fer. En agissant ainsi, elle a pensé qu'elle éviterait peut être à la Chambre la nécessité, toujours fâcheuse, de voter des transferts de crédits et qu'elle satisfaisait au vœu des sections qui ont suspendu l'examen de tout ce qui concerne les chemins de

(1) Budget, n° 160, session de 1852-1853.

Amendements, annexe au n° 160 (session de 1852-1853) et n° 7.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE MAN D'ATTENRODE, DE BROUWER DE HOGENDORP, AD. ROUSSIL, VLMEIRE, DAVID et DESMAISIERFS.

fer, les postes et les télégraphes, jusqu'à ce que la commission se fût prononcée sur la question de réorganisation.

Le projet de budget, en ce qui concerne les ponts et chaussées et les mines, n'a donné lieu à aucune observation générale de la part des sections ; nous pouvons donc aborder immédiatement la discussion des articles.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1^{er}. *Traitement du Ministre* fr. 21,000 00

Cet article a été adopté sans discussion.

ART. 2. *Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service :*

Charge ordinaire	fr. 525,600 00
Id. extraordinaire.	23,000 00
Total.	fr. 548,600 00

Le crédit alloué, pour l'exercice 1853, à cet article, était de 526,610 francs ; il est donc demandé une augmentation de 21,990 francs pour le personnel de l'administration centrale.

La 1^{re}, la 2^e et la 6^e sections n'ont point admis cette augmentation, la 5^e section ne l'a votée qu'à titre de charge temporaire ; la section centrale a demandé des explications au Gouvernement.

Il lui a été répondu que la somme votée au budget de 1853 était insuffisante pour payer les traitements du personnel de l'administration centrale ; que la section centrale, chargée de l'examen du projet de budget pour cet exercice, ne l'avait pas ignoré, puisqu'on lui avait communiqué l'état nominatif des fonctionnaires, employés et gens de service, avec l'indication du traitement de chacun d'eux ; que le montant de l'ensemble de ces traitements était de 557,550 francs ; qu'il n'avait été pétitionné, par erreur, au projet de budget qu'une somme de 526,610 francs ; qu'il y avait, par conséquent, une insuffisance de 30,940 francs ; qu'il n'avait pas été dans la pensée du Ministre d'effectuer, sur les traitements du personnel de l'administration centrale, des économies jusqu'à concurrence de cette somme ; que le Ministre n'avait pas ignoré que de pareilles économies n'étaient point praticables, mais qu'il avait eu l'intention d'opérer des transferts et de reporter sur l'allocation affectée au personnel des services extérieurs du chemin de fer une partie des traitements prélevés sur l'allocation pour le personnel de l'administration centrale ; qu'il avait été reconnu, plus tard, que ces transpositions n'étaient pas réalisables sur une échelle aussi large qu'on l'avait supposé d'abord et que, pour ne pas fausser les libellés du budget, il était préférable de laisser figurer au crédit pour le personnel de l'administration centrale, la plupart des

traitements qu'on avait projeté d'abord de reporter sur le crédit affecté au personnel des services extérieurs.

Quant à la différence qui existe entre le chiffre de 21,990 francs, auquel s'élève l'augmentation demandée, et celui de 50,940 francs indiqué comme montant de l'insuffisance que présentait le crédit voté au budget de 1853, le Gouvernement a fait connaître que cette différence provient en partie de transferts effectués et en partie d'économies réalisées dans le courant de l'année.

La section centrale a voulu savoir ensuite comment la somme demandée serait répartie entre les divers services de l'administration centrale, pour l'exercice 1854, et comment les dépenses avaient été divisées en 1853.

Voici la note qui nous a été fournie à cet égard.

SERVICES.	SOMMES DÉPENSÉES OU ENGAGÉES POUR 1853.	SOMMES DEMANDÉES AU PROJET DE BUDGET DE 1854	SITUATION ACTUELLE. (19 NOV. 1853.)
Cabinet du Ministre	5,500 00	5,500 00	5,500 00
Secrétariat général	60,400 00	60,400 00	60,400 00
Direction générale des ponts et chaussées et des mines.	101,775 00	103,400 00	96,900 00
Direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes	343,880 85	354,800 00	337,066 67
Gens de service	18,500 00	18,500 00	18,500 00
Travail extraordinaire du bureau d'expédition.	7,487 58	6,000 00	8,000 00
TOTAUX.	537,543 43	548,600 00	526,366 67
Différence entre les deux dernières colonnes. . . .			22,233 33
Fonctionnaires et employés décédés non encore remplacés . fr.		14,500 00	
Id. démissionnés et en congé.		2,100 00	
			16,600 00
Reste une somme disponible de. fr. pour les besoins imprévus.			5,633 33

En présence de cette note et considérant que, si le Gouvernement se décidait à réorganiser l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, il pourrait

en résulter une modification profonde dans le chiffre du crédit à allouer pour les besoins de cette administration ; considérant en outre qu'il convient de séparer le plus complètement possible la partie du budget qui concerne les travaux publics proprement dits de celle qui se rapporte aux chemins de fer, aux postes et aux télégraphes, ces deux grandes branches du service public étant d'une nature si essentiellement différente, la section centrale a résolu de distraire du crédit demandé la somme de 554,800 francs, sauf à la reporter plus tard à la partie du budget qui concerne l'administration et l'exploitation des chemins de fer, postes et télégraphes. Elle propose, par conséquent, de libeller l'art. 2 de la manière suivante :

ART. 2. *Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service du cabinet du Ministre, du secrétariat général et de la direction générale des ponts et chaussées et des mines fr. 195,800-00*

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale . . . fr. 27,600 00*

Les frais de déplacement des fonctionnaires et employés de la Direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes, entrent dans cette demande de crédit pour une somme de 18,500 francs.

La section centrale, par les motifs exposés à l'art. 2, propose de transférer cette somme à la partie du budget qui concerne l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, et de formuler l'art. 3 de la manière suivante :

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés du cabinet du Ministre, du secrétariat général et de la direction générale des ponts et chaussées et des mines fr. 9,100 00*

ART. 4. *Salaire des hommes de peine, des ouvriers, etc . . . fr. 24,400 00*

D'après une note fournie à la section centrale chargée d'examiner le budget pour l'exercice 1855, le salaire des hommes de peine et des ouvriers menuisiers, relieurs et autres, attachés au service de l'administration centrale des chemins de fer, etc., entrait dans le crédit de 24,400 francs pour une somme de 17,400 francs; la section centrale propose de transférer cette dernière somme au budget du chemin de fer et d'allouer à l'art. 4 un crédit de 7,000 francs.

ART. 5. *Matériel. — Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses fr. 50,000 00*

La charge qui concerne l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes, figure dans le crédit pétitionné pour une somme de 26,000 francs.

La section centrale a résolu de reporter également cette somme au budget du chemin de fer et de réduire le crédit de l'art. 5 à 24,000 francs.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

PREMIÈRE SECTION.

Ponts et chaussées.

ART. 6. *Entretien ordinaire et amélioration de routes, construction de routes nouvelles, études de projets, etc.* . fr. 2,577,458 00

La 1^{re} section a adopté une proposition tendant à distraire du crédit, demandé à l'art. 6, une somme de 500,000 francs pour venir en aide à la construction de routes vicinales.

La 3^e section a admis une réduction, à la même fin, de 500,000 francs.

La section centrale a consulté, à cet égard, M. le Ministre, qui a répondu qu'il lui est impossible d'admettre ces propositions, attendu que l'allocation totale pour travaux d'amélioration et de construction de routes est toujours de beaucoup insuffisante pour faire effectuer les travaux dont l'exécution est réclamée; qu'il reste à établir ou à achever, dans presque toutes les provinces, des routes qui sont indispensables pour satisfaire aux besoins du commerce, de l'industrie et de l'agriculture; que la dépense à résulter de tous ces travaux peut être portée, sans exagération, à une somme de cinq millions.

Le Ministre a ajouté que l'allocation de 950,000 francs, pour construction de routes, devra figurer encore au budget pendant cinq ou six ans; qu'alors seulement une réduction pourrait être opérée sur ce chiffre; qu'il est impossible d'assurer que, pendant cette période, il ne surviendra pas de nouveaux besoins.

Le Ministre a fait remarquer, en outre, que le Département des Travaux Publics accorde toujours des subsides pour aider à l'établissement de chaussées vicinales, lorsque ces communications présentent un caractère d'intérêt assez général, pour justifier son intervention dans la dépense d'exécution.

La 1^{re} section avait fait remarquer qu'il serait utile de distraire du Département de l'Intérieur tout ce qui concerne le service des chemins vicinaux et de le rattacher au Département des Travaux Publics.

Le Ministre a reconnu cette utilité; mais il ne pense pas qu'il y ait lieu, pour le moment, de changer les attributions des deux Départements.

La section centrale est également d'avis que la division d'attributions proposée par la 1^{re} section serait meilleure que celle qui existe aujourd'hui. Elle appelle l'attention du Gouvernement sur ce point; elle trouve qu'il y a un bien plus grand rapport entre la construction et l'entretien des routes de l'État et la construction et la réparation des chemins vicinaux, qu'entre les travaux publics pro-

prement dits et l'exploitation toute commerciale et industrielle des chemins de fer et des postes.

La 5^e section avait désiré savoir si le Gouvernement est en mesure de présenter un plan de classification des routes.

A la demande qui lui a été adressée à ce sujet par la section centrale M. le Ministre a répondu ce qui suit :

« En 1852, les ingénieurs en chef directeurs des ponts et chaussées dans les » provinces ont été invités à s'occuper de la révision du projet général sur la clas- » sification des routes, élaboré en 1845 par le conseil des ponts et chaussées, en » prenant toujours le chemin de fer pour base de ce travail.

» A cette époque, l'on pensait que le moment était venu de procéder à cette » révision, attendu que la majeure partie des lignes de chemin de fer entreprises » directement par l'État ou par voie de concession était terminée ou en cours » d'exécution, et que la plupart de celles en projet se trouvaient décrétées.

» L'on croyait donc pouvoir soumettre ce projet à l'examen des conseils pro- » vinciaux, lors de leur réunion en juillet dernier ; mais, avant cette époque, il a » surgi un nombre considérable de demandes de concession de chemins de fer, et » l'on en a déjà autorisé la construction de quelques-uns. Quant aux autres » demandes, il ne pourra y être statué qu'en 1854.

» En conséquence, le projet de classification des routes devra être complètement » refondu, et il n'est pas certain que les conseils provinciaux pourront être appelés, » en 1854, à délibérer sur cet objet, qui se trouve forcément ajourné. »

Le chiffre du crédit demandé à l'art 6 a été maintenu par la majorité de la section centrale.

ART. 7. *Plantations de routes* fr. 41,200 00

L'article a été adopté par la section centrale.

Quelques observations avaient été faites par la 6^e section, concernant le mode d'élagage. Le Gouvernement y a répondu en ces termes :

» L'on n'a pas pu constater jusqu'à ce jour les résultats du système d'élagage » Stephens, parce que les expériences contradictoires commencées il y a quelques » années doivent encore, pour être complètes, se continuer pendant au moins deux » à trois ans. C'est seulement alors, suivant l'opinion généralement exprimée par » les commissions et par les comices agricoles, qu'il sera possible de juger défini- » tivement ce système, en faisant scier quelques arbres, afin de constater s'il sont » réellement plus remplis de nœuds que ceux traités d'après l'ancienne méthode.

» Du reste, l'on ne peut que donner de nouveau l'assurance que des ordres » formels ont été adressés à l'administration des ponts et chaussées, pour que tous » les élagages soient désormais effectués selon l'ancienne méthode en usage dans » les provinces, sauf sur les parties de routes où l'on a commencé les expériences » contradictoires d'élagage. »

DEUXIÈME SECTION.

Bâtiments civils.

Les articles 8 et 9 ont été adoptés sans observation.

M. le Ministre des Travaux Publics a transmis à la section centrale la lettre suivante, concernant un nouvel article à insérer au budget, après l'art. 9 :

« Bruxelles, le 19 novembre 1853.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» L'administration communale de Bruxelles a résolu, au mois de décembre 1852, » d'organiser une nouvelle distribution d'eau dans tous les quartiers de cette ville.

» D'après les conditions auxquelles les particuliers sont admis à jouir des avan- » tages qu'offrira ce nouveau service, ils peuvent obtenir des concessions perpé- » tuelles, en consentant à capitaliser le prix de l'abonnement sur le pied de » 60 francs de capital pour chaque hectolitre d'eau fourni par vingt-quatre heures.

» Ces conditions m'ayant paru avantageuses, j'y ai souscrit, à concurrence de » trois cents hectolitres, pour l'alimentation, en eau potable, des hôtels ministé- » riels et autres édifices et bâtiments civils de l'État, situés à Bruxelles.

» Cette quantité serait insuffisante pour les besoins auxquels elle est destinée à » satisfaire, mais l'État possédant également diverses concessions perpétuelles, à » titre gratuit, la ville de Bruxelles a offert de continuer à pourvoir les bâtiments » qui en jouissent, moyennant le prix de 30 francs par hectolitre, ce prix étant » destiné à couvrir les frais d'application du nouveau système de distribution d'eau.

» La dépense à résulter des engagements pris au nom de l'État s'élèvera donc » à 49,200 francs, dont 48,000 francs pour les 300 hectolitres à 60 francs, et » 1,200 francs pour 40 hectolitres à la moitié de ce prix ; et, d'après les condi- » tions proposées par la ville de Bruxelles, elle est payable par tiers, d'année en » année, à partir du 1^{er} mars 1853. Si la première annuité n'a pas été demandée » au budget de cet exercice, c'est parce que ce budget était déjà voté à l'époque où » est intervenu l'arrangement que j'ai conclu avec la ville de Bruxelles. Elle » devra, par conséquent, être comprise dans un projet de loi de crédits supplé- » mentaires qui sera prochainement présenté à la Chambre. D'un autre côté, le » projet de budget de 1854, dont la section centrale s'occupe en ce moment, ne » contenant pas non plus d'allocation pour cet objet, parce qu'il a été présenté aussi » avant cet arrangement, j'ai l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de » vouloir bien y faire porter, sous un art. 9 bis ou 10 nouveau, dans la colonne » des charges extraordinaires et temporaires, une somme de 6,400 francs, pour la » *seconde annuité due à la ville de Bruxelles pour distribution d'eau, d'après le » nouveau mode, aux bâtiments civils situés en cette localité.* »

La demande de M. le Ministre a été admise par la majorité de la section centrale.

Il serait, par conséquent, introduit dans le budget un art. 10 nouveau formulé ainsi qu'il suit :

Seconde annuité due à la ville de Bruxelles pour distribution d'eau, d'après le nouveau mode, aux bâtiments civils situés en cette localité.

Charge extraordinaire. fr. 6,400 00

TROISIÈME SECTION.

Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage et des polders.

A propos de l'examen des articles de cette section, il avait été demandé des renseignements sur la navigation à vapeur sur les canaux et les rivières. Il a été répondu à la section centrale ce qui suit :

« L'art. 22 du règlement relatif à la navigation sur le canal de Gand à Terneuzen, du 20 mai 1843, interdisait la navigation à vapeur sur ce canal.

» Lorsque, par des essais successifs, il fut établi que la navigation à vapeur avec des bateaux à hélices ne pouvait exercer d'influence désastreuse sur les ouvrages des canaux, le Gouvernement belge s'empessa d'ouvrir une négociation avec celui des Pays-Bas qui aboutit, à la satisfaction de nombreux et importants intérêts, à la convention internationale du 24 avril 1851, laquelle autorise la navigation à vapeur par navires à hélices sur le canal de Gand à Terneuzen.

» C'est sous l'empire de cette convention internationale que, depuis 1851 et en vue des avantages qui doivent en résulter pour le port de Gand, le Gouvernement a accordé la concession de services de navigation à vapeur entre Gand et Londres, entre Gand et Bordeaux et entre Gand et Rotterdam.

» La même interdiction n'existait point sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc; aussi le Gouvernement s'empessa-t-il d'accorder, à titre d'essai, dès le 21 novembre 1848, la concession d'un service de navigation à vapeur avec des bateaux à hélices.

» Il doit être superflu d'ajouter ici que ces sortes de concession ne sont jamais accordées que sous la réserve des conditions que réclame la prudence au point de vue des intérêts de l'État. C'est par suite des précautions qu'il a soin de prendre dans ce sens que le Département des Travaux Publics put interdire, sous la date du 4 juin 1850, au concessionnaire du service de navigation à vapeur établi sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, de continuer à naviguer avec un bateau qui occasionnait des dégâts aux digues de cette voie navigable.

» Des ouvertures ont été faites au gouvernement des Pays-Bas à l'effet de l'engager à arrêter, de concert avec le Gouvernement belge, un règlement pour la navigation à vapeur sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Les négociations se poursuivent à cet égard.

» Il n'existe aujourd'hui en Belgique d'autre navigation à vapeur sur des rivières que celle qui a lieu sur le Bas-Escaut et sur la Meuse.

» Lorsqu'après des essais infructueux, l'on parvint, grâce aux améliorations apportées aux bateaux à vapeur et à la Meuse, à établir des services de navigation à vapeur sur ce fleuve, l'on se plut à regarder le résultat obtenu comme une véritable conquête, et le pays entier applaudit au succès des entrepreneurs.

Les art. 10 à 13 (devenus art. 11 à 14) ont été adoptés sans observation.

ART. 14 (devenu art. 15). *Canal de Charleroy à Bruxelles.* —*Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr.	60,500 00
Charge extraordinaire		19,000 00
Total	fr.	79,500 00

La 6^e section a demandé que les travaux à effectuer au canal de Charleroy soient combinés de manière à prévenir les inondations dans la vallée de la Senne.

Le Gouvernement a répondu à cette demande « que le crédit pétitionné est » destiné à pourvoir aux frais d'entretien du canal de Charleroy ; que le soin de » pourvoir à l'exécution des travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux, » dans la vallée de la Senne, incombe à l'autorité provinciale et que l'État ne » doit intervenir dans les frais à résulter de l'exécution de ses travaux que par » voie de subsides ; que c'est là ce que stipule, en termes précis, le § 14 de l'art. 8 » de la loi du 20 décembre 1851.

L'art. 14 a été adopté.

ART. 15 (devenu art. 16). *Escaut.* — *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr.	28,600 00
Id. extraordinaire		4,560 00
Total	fr.	32,960 00

La 3^e section a demandé si les affluents sur lesquels on se propose d'établir, d'après le *litt. D* des Développements, trois ponts de halage, sont des affluents naturels ou artificiels.

L'administration a répondu que ce sont des affluents naturels qui débouchent dans l'Escaut à Ruyen, à Waermaerde et à Kerkhove.

Elle a ajouté que leur rencontre interrompant le halage trois fois successivement, il est de l'intérêt bien entendu de la navigation que l'on fasse disparaître cet inconvénient, au moyen de ponts de halage ; que c'est en vue d'être mis à même de pourvoir à l'exécution d'ouvrages de cette nature, dont l'utilité n'est pas contestable, que le Département des Travaux Publics demande à pouvoir disposer d'un crédit de 960 francs.

La 6^e section a renouvelé le vœu que le Gouvernement mette promptement un terme aux inondations dans la vallée de l'Escaut.

Il a été répondu à ce vœu dans les termes suivants :

« Les ouvrages à entreprendre sur le cours même de l'Escaut, en vue d'en » améliorer le régime, consisteront principalement en redressements du lit de ce » fleuve.

» Il a été reconnu que l'on ne pourra procéder à l'exécution des travaux de » rectification qu'après l'achèvement du canal de dérivation des eaux de la Lys, » de Deynze à la mer du Nord. Ce canal est aujourd'hui en voie d'exécution ; il » a été entrepris dans le but de dégager l'Escaut d'une partie des eaux que la Lys » y déverse à Gand, et d'accélérer, en conséquence, l'écoulement des eaux du » haut Escaut. La construction de barrages viendra également concourir à l'amé-

» lioration du régime du fleuve. Cette catégorie d'ouvrages peut être immédiatement entreprise ; c'est ainsi qu'il sera prochainement procédé à l'établissement d'un ouvrage de cette nature à Semmersaeke. »

Adopté par la section centrale.

ART. 16 (devenu art. 17). *Lys dans les deux Flandres. — Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire.	fr.	31,970 00
Id. extraordinaire		45,050 00
Total	fr.	77,020 00

M. le Ministre a déposé, dans la séance du 5 avril dernier, un amendement à cet article. Il demande que le crédit pour travaux à la Lys soit augmenté d'une somme de 10,000 francs, destinée à mettre à sec l'école de la Pêcherie à Gand et à exécuter les travaux de restauration que réclame l'état de cette écluse.

La section centrale a adopté cet amendement et propose, par conséquent, de porter le chiffre des charges extraordinaires à 55,050 francs.

Le chiffre total du crédit serait donc de 87,020 francs au lieu de 77,020 francs.

Nous devons faire mention du vœu, exprimé par la 6^e section, que le Gouvernement mette promptement un terme aux inondations qui, périodiquement, viennent désoler la vallée de la Lys.

La section centrale s'est empressée de communiquer ce vœu au Ministre. Elle en a reçu la réponse suivante :

« Le canal de dérivation des eaux de la Lys, de Deynze à la mer du Nord vers Heyst, aura pour effet d'accélérer l'écoulement des eaux de cette rivière.

» La loi du 20 décembre 1851 a mis, à la disposition du Gouvernement, un crédit de 2,500,000 francs, pour la continuation des travaux d'établissement de ce canal de dérivation.

» Au moyen de ce crédit, le Département des Travaux Publics a déjà traité de la construction d'une écluse de mer à Heyst et d'une écluse de garde à Ramscapelle. L'on s'occupe très-activement de la formation des projets des trois sections de ce canal, qui restent à établir et qui sont comprises entre Schipdonck et Maldegem, entre Maldegem et Damme et entre Damme et la mer. L'exécution des travaux aura lieu avec toute l'activité et toute la promptitude que comporteront les ressources mises aujourd'hui à la disposition du Gouvernement et auxquelles, pour l'achèvement complet du canal entrepris, la Législature devra ajouter de nouveaux crédits. »

ART. 17 (devenu art. 18). *Meuse dans les provinces de Liège et de Namur. — Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr.	23,100 00
Id. extraordinaire		220,000 00
Total	fr.	243,100 00

La 2^e et la 6^e section ont repoussé l'augmentation de 23,100 francs, sur le crédit alloué au budget de 1853, qui est demandée à cet article.

La 3^e section a demandé des explications sur cette augmentation. Le Gouvernement a répondu ce qui suit :

« La majoration de 23,100 francs, demandée au crédit destiné au service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur, se subdivise de la manière suivante :

» 1 ^o Travaux d'entretien ordinaire	fr. 3,100 00
» 2 ^o Travaux d'amélioration	20,000 00
» Total égal	fr. 23,100 00

» En ce qui concerne les frais d'entretien, il est à remarquer qu'autre chose est d'entretenir une rivière dans son état naturel ou de pourvoir à ce soin, lorsqu'on y a établi des ouvrages destinés à augmenter le tirant d'eau des bateaux et à faciliter leur marche.

» L'intention du Département des Travaux Publics est d'établir, en 1854, un chemin de halage à Anhée et à Visé et des passes navigables artificielles à Houx, Haignaux et Visé. L'estimation de ces divers ouvrages s'élève à la somme de 220,000 francs, demandée pour être affectée à l'exécution de travaux d'amélioration et qui pourrait, sans qu'il en résulte beaucoup d'inconvénient, être réduite à celle de 200,000 francs allouée les années précédentes. »

L'article, tel qu'il est proposé au projet de budget, a été adopté dans la section centrale, par trois voix contre deux ; un membre s'est abstenu.

ART. 18 (devenu art. 19). *Meuse dans la province de Limbourg.*

— *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 82,800 00
Id. extraordinaire.	40,000 00
Total	122,800 00

M. le Ministre a demandé, dans la séance de la Chambre du 10 novembre, que le crédit pétitionné au projet de budget, fût augmenté d'une somme de 30,000 francs. Cette somme serait destinée à faire face à la part contributive de la Belgique dans les frais d'exécution des travaux d'amélioration à effectuer à la partie de la Meuse formant limite entre la Belgique et les Pays-Bas.

La section centrale a admis cette charge, le gouvernement des Pays-Bas ayant déjà alloué une somme égale pour sa quote-part dans la dépense ; elle propose, par conséquent, de porter l'allocation pour charges extraordinaires à 70,000 fr., ce qui ferait monter la somme du crédit à accorder à l'art. 18, à 152,800 francs, au lieu de 122,800 francs, somme primitivement demandée.

ART. 19 (devenu art. 20). *Dendre. — Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 11,146 56
Id. extraordinaire	3,000 00
Total	fr. 14,146 56

La 1^{re} section a désiré savoir comment le Gouvernement compte pourvoir à l'achèvement des travaux extraordinaires à la Dendre.

Il a été répondu à la section centrale que la loi du 20 décembre 1851 a mis à la disposition du Gouvernement un crédit de 500,000 francs pour être affecté à l'exécution des travaux d'amélioration que réclame la Dendre ; qu'au moyen de ce crédit le Département des Travaux Publics compte être à même de faire procéder à l'établissement de barrages à Pollaere et à Denderleeuw, et d'un aqueduc à Santbergen, en même temps qu'à la reconstruction des ponts de Lessines, des Acren et de Boureng ; que le surplus du crédit alloué serait ensuite utilisé sur les points du cours de la Dendre, où la navigation a le plus à souffrir des crues fréquentes occasionnées par l'insuffisance des débouchés ; que la Législature devra être ultérieurement appelée à mettre de nouveaux crédits à la disposition du Gouvernement pour la continuation des travaux d'amélioration du régime et de la navigation de cette rivière.

L'article a été adopté par la section centrale.

Art. 20 (devenu art. 21). *Rupel. — Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr.	15,000 00
Id. extraordinaire		75,000 00
Total	fr.	<u>90,000 00</u>

La 5^e section a demandé si la somme de 75,000 francs est la dernière qui sera pétitionnée pour l'élargissement et le redressement du Rupel.

Les renseignements qui ont été donnés à la section centrale portent que de nouvelles études, qui ont été faites relativement au projet d'élargissement et de redressement du Rupel, à partir de son confluent avec l'Escaut jusqu'à la passe de la Béguine, ont fait reconnaître qu'il sera nécessaire de déplacer la digue capitale du poldre de Ruypenbroeck, sur le territoire de la commune de Hingene ; que l'estimation qui a été faite des frais à résulter de l'exécution des travaux de déplacement de cette digue capitale comporte une somme globale de 160,000 fr. ; que, dans l'hypothèse où la Législature ne porterait point à ce chiffre le montant du crédit demandé au projet de budget de 1854, pour l'exécution des travaux d'amélioration à effectuer au Rupel, il y aurait un crédit extraordinaire de 85,000 francs à demander au projet de budget de 1853 ; qu'après l'achèvement du travail dont il vient d'être parlé, on pourra considérer comme terminé tout ce qu'il y a d'important à exécuter en vue de l'amélioration du régime du Rupel.

La section centrale a adopté le crédit tel qu'il est demandé au projet de budget.

Les art. 24 à 27 (devenus art. 22 à 28) ont été adoptés sans observation.

Art. 28 (devenu art. 29). *Moervaert. — Entretien ordinaire et travaux de dévasement :*

Charge ordinaire	fr.	2,200 00
Id. extraordinaire		1,200 00
Total	fr.	<u>3,400 00</u>

La 6^e section ayant exprimé le vœu que les travaux à effectuer au Moervaert

fussent entrepris le plus tôt possible, M. le Ministre a donné à la section centrale les explications suivantes :

« La vallée du Moervaert, a-t-il dit, étant située en partie au-dessous du niveau » des hautes marées de la Durme, il en résulte que les terrains situés dans cette » vallée sont fréquemment inondés par l'obstacle que forment ces marées à l'écou- » lement des eaux.

» Il est alloué au budget du Département des Travaux Publics de l'exer- » cice 1853 un crédit destiné à faire face à la dépense à résulter de la construc- » tion d'une écluse qui sera établie à Daeknam, et qui, devant être garnie de » portes de flot, s'opposera à l'entrée de la marée haute, et facilitera ensuite la » décharge des eaux intérieures.

» L'avant-projet de cette construction étant parvenu au Département des » Travaux Publics, il sera procédé, avant la fin de l'année courante, à l'adjudica- » tion publique de l'entreprise de cet ouvrage. »

A l'occasion de l'art. 28, la 6^e section a demandé des explications concernant le canal de Stekene.

L'administration a communiqué, à cet égard, la note suivante à la section centrale :

« Le canal de Stekene est une voie navigable qui ne présente aucun intérêt » général, et est devenu une véritable impasse depuis que les communications » qu'elle avait autrefois avec la ville de Hulst et, de là, avec toutes les eaux de la » Zélande, ont été totalement supprimées, soit par la main des hommes, soit par » l'effet d'ensablements naturels.

» L'utilité de ce canal étant donc restreinte à la localité qu'il traverse, il a été » admis en principe, par la Législature, que l'État ne devrait intervenir, dans les » frais à résulter de son recreusement, que par l'allocation d'un subside. C'est » pour mettre le Gouvernement à même de participer, de cette manière, dans la » dépense à faire, qu'un crédit de 10,000 francs a été alloué au budget du Dépar- » tement des Travaux Publics de l'exercice 1853.

» L'administration communale de Stekene a été officiellement informée qu'un » subside égal au montant de ce crédit serait mis à sa disposition dans le cas où » elle se chargerait de l'exécution du travail, sous la surveillance des agents de » l'administration des ponts et chaussées. »

L'art. 28 a été adopté.

Les art. 29 à 56 (devenus art. 30 à 37) n'ont donné lieu à aucune discussion.

QUATRIÈME SECTION.

Ports et côtes.

Les art. 37, 38 et 39 (devenus art. 38, 39 et 40) ont été admis sans observation.

L'art. 40 (devenu art. 41), *Phares et fanaux*, a donné lieu à une observation dans le sein de la 1^{re} section : il y a été dit que les feux de la côte laissent beaucoup à désirer, et que notamment le phare d'Ostende demande de grandes améliorations.

Le Gouvernement a déclaré à ce sujet que son attention n'a pas cessé d'être

fixée sur les améliorations que pourraient réclamer les feux de la côte ; que, dans l'année courante, il a été établi à Nieuport un nouveau feu, destiné à servir de feu de marée ; qu'en ce qui concerne le phare d'Ostende, il a été reconnu par l'administration de la marine que l'on pourrait se borner à modifier le système d'éclairage, de manière à ce qu'il projette une lumière plus vive et sous un angle plus développé ; que le Département des Travaux Publics a chargé un ingénieur des ponts et chaussées de se rendre à Westcappelle, à l'effet d'y recueillir des renseignements exacts sur le système d'éclairage qui y est en usage et que l'on pourrait peut-être prendre pour modèle.

L'article a été adopté.

CINQUIÈME SECTION.

Personnel des ponts et chaussées.

ART. 41 (devenu art. 42). *Traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacement :*

Charge ordinaire	fr. 566,610 00
Id. extraordinaire.	54,599 98
Total.	fr. 601,209 98

L'art. 41 a été le sujet de plusieurs observations.

La 3^e section voudrait qu'un ingénieur de l'État, qui passe au service d'une compagnie concessionnaire, cessât de faire partie du corps des ponts et chaussées.

L'administration a répondu à cette observation que les ingénieurs et conducteurs qui passent au service de compagnies particulières sont placés dans les sections de disponibilité, *sans traitement*, et cessent de participer à l'avancement ; qu'ils continuent à faire partie du corps des ponts et chaussées, mais que cette faveur n'a d'autre portée que de leur laisser la possibilité de rentrer au service de l'État, lorsque le Gouvernement le trouverait utile ; qu'il est à observer, du reste, que l'État a un intérêt réel à ce que des travaux concédés, qui seront repris par lui dans un avenir plus ou moins rapproché, soient dirigés par des membres du corps des ponts et chaussées, puisqu'il trouve dans ces fonctionnaires une garantie de bonne exécution qu'il ne rencontrerait pas, au même degré, dans d'autres personnes.

La majorité de la section centrale partage l'opinion exprimée par la 3^e section ; elle reconnaît volontiers qu'il y a un grand avantage à ce que les travaux des compagnies soient bien exécutés ; mais, pour que cette condition soit remplie, il n'est pas nécessaire que les travaux concédés soient dirigés par des membres du corps des ponts et chaussées. Une bonne exécution peut être assurée par d'autres moyens auxquels ne s'attache aucun inconvénient fâcheux pour l'État.

La 5^e section a engagé le Ministre à n'adjoindre au cadre d'activité du corps des ponts et chaussées, pour la direction et la surveillance des travaux extraordinaires actuellement en cours d'exécution ou projetés, que des employés temporaires qui pourraient être licenciés après l'achèvement de ces travaux.

La même section a exprimé l'opinion que le personnel n'est pas convenablement

réparti et que, si cette répartition était mieux faite, il ne serait pas difficile d'éviter de nouvelles dépenses.

L'administration a répondu à ces observations dans les termes suivants :

« Le Gouvernement ayant apporté, en 1850, de notables économies dans les dépenses du personnel du corps des ponts et chaussées, fut obligé de placer un grand nombre d'ingénieurs et de conducteurs en disponibilité.

» Depuis, et à mesure que le service s'est accru, on a utilisé une grande partie de ce personnel.

» D'un autre côté, l'administration supérieure est allée au devant de l'avis de la 3^e section, en détachant successivement du service *ordinaire* une partie du personnel nécessaire pour les travaux *extraordinaires*.

» C'est ainsi qu'on est parvenu, jusqu'à présent, à faire face à tous les besoins résultant des nombreux travaux décrétés par la Législature, sans augmenter le personnel du corps des ponts et chaussées.

» On comprendra, du reste, que, pour arriver à ce résultat, il a fallu augmenter la somme de travail de la plupart des membres de ce corps attachés au service ordinaire dans les provinces. »

La 6^e section a appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité de tenir la main à ce que les ingénieurs résident dans les localités qui leur ont été désignées.

Elle pense que les fonctionnaires des ponts et chaussées devraient exclusivement s'occuper des travaux de l'État, et non pas d'études et de projets en vue de concessions pour des particuliers.

L'administration a répondu à ces remarques de la 6^e section, qu'elle n'a aucun motif de croire que des ingénieurs résident dans des localités autres que celles qui leur ont été désignées ; que les membres du corps des ponts et chaussées ne peuvent s'occuper d'objets étrangers à leur service ; qu'ils ne sont autorisés à s'occuper de travaux pour compte de communes ou de particuliers, que lorsque l'existence de ces travaux se lie plus ou moins aux intérêts généraux, et que c'est là un cas tout à fait exceptionnel ; que ces autorisations ne sont accordées, d'ailleurs, qu'avec la restriction que le service de l'État n'aura point à en souffrir.

La section centrale a été appelée à examiner une demande de transfert, faite par M. le Ministre.

Elle a reçu à ce sujet la lettre suivante :

« Bruxelles, le 19 novembre 1855.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Le montant des traitements des ingénieurs et conducteurs attachés à l'école spéciale du génie civil, fut transféré, par la Législature, à partir de l'exercice 1851, du budget du Département des Travaux Publics à celui du Département de l'Intérieur.

» Aux termes de l'art. 5 de l'arrêté royal du 26 janvier 1850, organique du service et du corps des ponts et chaussées, les ingénieurs et conducteurs dont il s'agit participent à l'avancement avec les autres membres du corps des ponts et chaussées.

» Par application de cet article, il a été accordé des promotions à M. l'ingénieur
» Andries et au conducteur Geswein.

» L'augmentation de dépense résultant de ces promotions est de 600 francs
» pour le premier, et de 400 francs pour le second.

» Il semble qu'il y a lieu de suivre, en ce qui concerne ces deux sommes, la
» même marche que celle qui a été adoptée à l'égard de la dépense principale.

» J'ai donc l'honneur de proposer un transfert de 1,000 francs du chap. II,
» art. 41 (charges ordinaires permanentes) du projet de budget de mon Départe-
» ment, pour l'exercice 1854, au budget du Département de l'Intérieur pour le
» même exercice.

» Mon collègue aura l'honneur de soumettre à la Chambre des Représentants
» une proposition analogue.

La section centrale a admis ce transfert et a fixé, par conséquent, le chiffre de
l'art. 41 à fr. 600,209-98.

ART. 42 (devenu art. 43). *Traitements et indemnités des chefs de
bureau et commis, des éclusiers, pontonniers, gardes-
ponts à bascule, etc. :*

Charge ordinaire	fr. 369,461 56
Charge extraordinaire	4,682 92
Total.	fr. 374,144 40

La 6^e section a demandé la suppression des ponts à bascule.

En réponse à cette demande, l'administration a fait connaître qu'en 1853 elle
a supprimé quatre ponts à bascule; que le nombre de ces instruments de pesage
était, il y a quelques années, de vingt et un, et qu'il est réduit, aujourd'hui, à dix;
qu'il est probable qu'on pourra en mettre encore quelques-uns hors d'usage pen-
dant l'année 1854.

L'article a été adopté.

ART. 43 (devenu art. 44). *Frais des jurys d'examen et voyages des
élèves-ingénieurs et conducteurs de l'école spécial du
génie civil* fr. 12,000 00

La 5^e section a demandé la division de la dépense; elle a déclaré vouloir voter
l'allocation nécessaire pour couvrir les frais des jurys d'examen, mais repousser
ce qui concerne les indemnités de voyage pour les élèves.

L'administration a transmis, à cet égard, la note suivante à la section centrale :

« L'allocation destinée aux frais des jurys d'examen et aux voyages des élèves
» de l'école du génie civil, dépasse les besoins actuels du service.

» L'excédant était, sur l'exercice 1850, de	fr. 5,995 88
Id. id. 1851, de	6,650 45
Id. id. 1852, de	4,656 40

» Ces sommes étant restées sans emploi, ont fait retour au trésor public après
» la clôture de chacun des dits exercices.

» Les excédants dont il s'agit résultent de ce que le nombre des élèves de l'école

» du génie civil diminue depuis quelques années, mais cette diminution tient à
 » des causes qui peuvent venir à cesser d'un jour à l'autre.

» Réduire l'allocation aux sommes nécessaires pour couvrir les frais des jurys
 » d'examen, ce serait supprimer de fait une disposition du règlement organique de
 » l'école du génie civil, en vertu de laquelle il est alloué des indemnités de dépla-
 » cement aux élèves envoyés sur les ateliers d'exécution des travaux publics, en
 » qualité d'observateurs et d'aides.

» Cette réduction exercerait, sans aucun doute, une fâcheuse influence sur le
 » recrutement d'un établissement qui a rendu d'importants services au pays, et
 » qui est digne, sous tous les rapports, de la sollicitude des Chambres législatives.

» Voici, du reste, la division de la dépense :

» 1850	{	Jury	fr. 1,254 12
		Élèves	4,750 00
» 1851	{	Jury	1,141 53
		Élèves	4,200 00
» 1852	{	Jury	1,513 60
		Élèves	3,850 00 »

La section centrale a adopté l'article.

CHAPITRE III.

MINES.

Les art. 44 à 48 (devenus art. 45 à 49) n'ont pas donné lieu à des observations.

ART. 49 (devenu art. 50). *Traitements et indemnités du personnel du corps des mines :*

Charge ordinaire	fr. 136,600 00
Charge extraordinaire	4,033 33
Total.	fr. 140,633 33

Le crédit alloué pour l'exercice 1853 n'était que de 136,967 francs. Il y a donc une augmentation de fr. 3,666-33, destinée, d'après la note préliminaire, à remplir le vide que présente le cadre d'activité des aspirants ingénieurs de 3^e classe.

La 1^{re} et la 5^e section ont rejeté, à l'unanimité, l'augmentation demandée; la 3^e section n'a pas voulu se prononcer, avant d'avoir obtenu de nouvelles explications.

L'administration nous a fait parvenir, à cet égard, la note suivante :

« Ainsi qu'on l'a fait observer dans les développements à l'appui du projet de
 » budget, l'augmentation de fr. 3,666-33 est basée sur la nomination de nouveaux

» aspirants ingénieurs, nomination qu'il a été impossible de différer, en présence
» de l'immense développement qu'a pris l'exploitation des substances minérales.

» Les traitements du personnel du corps des mines s'élèvent	
» ensemble à	fr. 115,766 66
» et les indemnités <i>minima</i> de bureau et de déplacements à	28,000 00
	143,766 66
» L'allocation n'étant que de	156,967 00
» il y a de fait une insuffisance de	6,799 66

» Quoi qu'il en soit, il n'y a pas eu jusqu'ici déficit, par la raison que les aspi-
» rants ingénieurs des mines n'absorbent pas, en général, les *maxima* des indem-
» nités de déplacement allouées par le règlement organique; or, l'économie qui a
» été ainsi réalisée, est une économie mal entendue; car l'absorption des indem-
» nités dont il s'agit est la preuve certaine d'une active surveillance.

» Les aspirants ingénieurs sont tenus de visiter les travaux intérieurs des mines
» qui présentent du danger, au moins une fois par trimestre, et l'administration
» supérieure ne saurait trop tenir la main à ce que ces officiers se conforment,
» sous ce rapport, aux prescriptions du règlement organique.

» On ne saurait donc assez insister pour que l'augmentation de fr. 3,666-53
» soit admise. »

La section centrale a adopté l'article, tout en regrettant que de nouvelles nomi-
nations aient été faites avant le vote d'un crédit.

ART. 50 (devenu art. 51). *Jury d'examen et voyages des élèves de*
l'école des mines fr. 6,000 00

La 5^e section a demandé la division du crédit pour ce qui concerne les frais du
jury d'examen et les indemnités de voyages des élèves. Elle n'a consenti à voter
que l'allocation nécessaire pour ce premier objet.

D'après les renseignements qui nous ont été fournis par l'administration, la
division de la dépense, pendant les trois dernières années, a été :

1850	}	Jury	fr. 751 80
		Élèves	1,200 00
1851	}	Jury	1,049 80
		Élèves	400 00
1852	}	Jury	1,737 00
		Élèves	»

La section centrale a adopté l'article.

Les art. 51 à 54 (devenus art. 52 à 55) ont été votés sans observation.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.

Tous les articles concernant les chemins de fer, les postes et les télégraphes ont été réservés, pour les motifs exposés au commencement de ce rapport.

CHAPITRE V.

PENSIONS.

Par suite de l'ajournement du chapitre spécial aux chemins de fer, postes et télégraphes, le chapitre V sera transposé et deviendra chapitre IV.

ART. 83 (devenu art. 56). *Pensions* fr. 7,000 00

La 5^e section a demandé la liste des pensions accordées et des pensions éteintes pendant l'exercice 1855.

Le tableau fourni par le Gouvernement sera déposé sur le bureau pendant la discussion du budget.

La section centrale propose de réserver, sur l'allocation demandée, une somme de 3,500 francs, qui sera transférée au budget spécial du chemin de fer.

Le crédit de l'art. 56 serait donc réduit à 3,500 francs.

CHAPITRE VI.

SECOURS.

Le chapitre VI devient chapitre V.

ART. 84 (devenu art. 57). *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension* fr. 5,000 00

Pour les motifs dont il a été parlé à l'article précédent, la section centrale propose de diviser le crédit en deux allocations égales, dont l'une restera réservée pour le budget du chemin de fer. Le crédit est réduit, par conséquent, à 2,500 francs.

CHAPITRE VII.

Le chapitre VII devient chapitre VI.

ART. 85 (devenu art. 58). *Dépenses imprévues non libellées au budget* fr. 48,000 00

La section centrale propose de transférer une somme de 9,000 francs, pour dépenses imprévues, au budget du chemin de fer; l'allocation serait donc réduite à 9,000 francs.

Par suite des modifications qui ont été introduites dans le projet de budget, le chiffre total se trouve fixé à la somme de fr. 6,472,617-58, et le § 2 de l'article unique du projet de loi est également tenu en suspens.

Le Rapporteur,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

Le Président,

VEYDT.

PROPOSITION DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLE UNIQUE.

Le budget du Ministère des Travaux Publics, non compris les services des chemins de fer, postes et télégraphes, est fixé, pour l'exercice 1854, à la somme de six millions quatre cent soixante-douze mille six cent dix-sept francs trente-cinq centimes (fr. 6,472,617-35), conformément au tableau suivant :

Tableau du budget du Ministère des Travaux Publics.

Modifications proposées par la section centrale.

ARTICLES.	DÉSIGNATION.	CHARGES	
		ordinaires.	extraordinaires.
2	Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service du cabinet du Ministre, du secrétariat général et de la direction générale des ponts et chaussées et des mines	493,800 00	"
3	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés du cabinet du Ministre, du secrétariat général et de la direction générale des ponts et chaussées et des mines	9,100 00	"
4	Salaires des hommes de peine, des ouvriers, etc. . .	7,000 00	"
5	Matériel. — Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.	24,000 00	"
10 nouveau.	Seconde annuité due à la ville de Bruxelles pour distribution d'eau, d'après le nouveau mode, aux bâtiments civils situés en cette localité. (Les art. 10 à 15 sont devenus art. 11 à 16).	"	6,400 00
16 devenu 17	Lys dans les deux Flandres. — Entretien et travaux d'amélioration	31,970 00	53,050 00
18 devenu 19	Meuse dans la province de Limbourg. — Entretien et travaux d'amélioration. (Les art. 19 à 40 sont devenus art. 20 à 41).	82,800 00	70,000 00

ARTICLES.	DÉSIGNATION.	CHARGES	
		ordinaires.	extraordinaires.
41 devenu 42	Traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacement. (Les art. 42 à 54 sont devenus 43 à 55). (Les art. 55 à 82 sont réservés). (Le chapitre V est devenu le chapitre IV).	565,610 00	34,599 98
83 devenu 56	Pensions (Le chapitre VI est devenu le chapitre V).	3,500 00	»
84 devenu 57	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension. . . . (Le chapitre VII est devenu le chapitre VI).	2,500 00	»
85 devenu 58	Dépenses imprévues non libellées au budget. . . .	9,000 00	»

ANNEXES.

ANNEXE A.

Routes de l'Etat, construites ou

INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR EN MÈTRES.		MONTANT DE LA DÉPENSE y compris les indemnités de terrain.
		ROUTES pavées.	ROUTES empierreés.	

PROVINCE

Moll au camp de Beverloo :				
Section de Baelen à la limite de la province.	1849. 2 août . .	6,290.00	"	128,447 01
Turnhout vers Tilbourg :				
Section de Turnhout à Raevens	1851. 29 avril. . .	6,818.00	"	116,162 73
Section de Raevens à Weelde	"	3,900.00	"	70,000 00

PROVINCE

Wavre à Huy :				
Section de Wavre à Dion-le-Val.	1850. 24 septemb.	2,691.50	"	"
Section de Dion-le-Val à Gistoux	"	7,292.06	"	281,618 26
Section partant de la route de St-Michel au Docq et aboutissant au chemin situé au nord de la ferme dite <i>Petite Odonge</i> , sous Orbais.	"	1,662.00	"	30,000 00

PROVINCE

Ingelmunster à Vive-St-Éloi :				
Section d'Ingelmunster à Oostroosebeke. .	1849. 21 novemb.	6,155.00	"	179,521 01
Wyngene par St-George à Knesslaere . .	1850. 14 juin. . .	3,196.00	2,685.00	62,252 00
Deerlyk à Caester :				
Section de Deerlyk à Vichte.) Terrassements) et Section de Vichte à Ingoyghem.) ouvrages d'art	1852. 2 septemb.	4,140.00	"	82,255 51
	"	2,990.00	"	30,000 00

PROVINCE

Néant.

en construction depuis 1851.

PART CONTRIBUTIVE DE L'ÉTAT dans la dépense.	SUBSIDES FOURNIS PAR				ÉPOQUE à laquelle les routes ont été livrées à la circulation.	Observations.
	LA PROVINCE.	LES COMMUNES.	LES PARTICULIERS	LES ACTIONNAIRES.		

D'ANVERS.

128,447 01	"	"	"	"	1852	
116,162 73	"	"	"	"	1852	
70,000 00	"	"	"	"	"	En construction.

DE BRABANT.

"	"	"	"	"	1852	
285,825 26	25,000 00	14,793 00	6,000 00	"	"	En construction.
"	"	"	"	"	"	En construction.

DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

110,824 25	37,186 66	31,500 00	"	"	1851	
62,252 00	"	"	"	"	1851	
49,837 01	37,418 50	25,000 00	"	"	"	En construction.
"	"	"	"	"	"	Id.

DE LA FLANDRE ORIENTALE.

INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR EN MÈTRES.		MONTANT DE LA DÉPENSE y compris les indemnités de terrain.
		ROUTES privées.	ROUTES empierrées.	

PROVINCE

Chimay vers Rocroy	1850. 17 avril. . .	»	14,622.00	179,388 78
------------------------------	---------------------	---	-----------	------------

PROVINCE

Huy à Stavelot :				
2 ^e section. partie comprise entre la route de Marche à Terwagne et un point pris un peu au delà d'Hatrin	1851. 30 avril. . .	»	3,472.00	43,739 06
Pont sur l'Ourthe à Hamoir et construction d'une partie de la 2 ^e section dans la traverse d'Hamoir.	1852. 22 septemb.	»	178.00	108,000 00
Partie comprise entre le chemin d'Ochain à Ocquier et ce dernier village.	Id.	»	2,420.00	39,333 00
Huy à Waremme :				
1 ^{re} et 2 ^e sections	1851. 30 mai. . .	»	10,775.00	103,743 32
Verviers à Francorchamps. — 2 ^e section . .	1844. 7 juin. . .	»	7,378.00	91,036 10

PROVINCE

Hasselt vers Maestricht :				
Section de Holt à Bilsen.	1849. 16 mai. . .	3,439.00	»	58,191 38
Section de Bilsen à la limite vers Maestricht (terrassements et ouvrages d'art)	1852. 18 juillet. .	9,216.00	»	82,062 56
Hechtel à Beeringen :				
Section entre le camp et le village de Beverloo	1850. 14 mai. . .	5,310.00	»	106,936 22
Hannut à St-Trond :				
Section de Gingelom au chemin de Velm à Maysen	1850. 30 avril. . .	»	3,824.50	99,080 22
Section comprise entre St-Trond et Velm.	Id.	»	5,603.50	150,000 00
Moll au camp de Beverloo :				
Section de la limite de la province d'Anvers au camp de Beverloo.	1849. 2 août. . .	2,629.00	»	41,306 90
Riempst à Hallembaye. — 1 ^{re} section . . .	1852. 27 mai. . .	»	2,984.20	40,000 00

PART CONTRIBUTIVE DE L'ÉTAT dans la dépense.	SUBSIDES FOURNIS PAR				ÉPOQUE à laquelle les routes ont été livrées à la circulation.	Observations.
	LA PROVINCE.	LES COMMUNES.	LES PARTICULIERS.	LES ACTIONNAIRES		

DE HAINAUT.

128,514 93	12,971 85	15,000 00	23,092 00	"	1852	
------------	-----------	-----------	-----------	---	------	--

DE LIÈGE.

43,739 06	"	"	"	"	1851	
108,000 00	"	"	"	"	"	En construction.
39,333 00	"	"	"	"	"	Id.
103,743 32	<i>Pour mémoire.</i>	<i>Pour mémoire.</i>	"	"	1853	La 1 ^{re} sect., longue de 7,288 mètr., n'est pas encore achevée. Les subsides offerts ne sont pas encore régularisés.
46,038 10	45,000 00	"	"	"	1852	

DE LIMBOURG.

43,643 53	14,547 87	"	"	"	1851	
61,959 45	20,103 11	"	"	"	"	En construction.
73,052 22	26,734 00	1,500 00	5,650 00	"	1851	
74,310 17	24,770 05	"	"	"	1851	
110,500 00	39,500 00	"	"	"	"	En construction.
34,306 90	"	7,000 00	"	"	1852	
30,000 00	10,000 00	"	"	"	"	En construction.

INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR EN MÈTRES.		MONTANT DE LA DÉPENSE y compris les indemnités de terrain.
		ROUTES pavées	ROUTES empierreées	

PROVINCE DE

Salm-Château vers Diekirch :				
2 ^e section	1848. 4 mai . . .	»	9,464.00	105,430 49
Janoigne à Gerouville. — 1 ^{re} et 2 ^e sections.	1849. 23 novemb.	»	9,697.00	32,090 19
Arlon à la limite du Grand-Duché vers Oberpallen.	1852. 15 mars . .	»	5,221.00	56,054 89
Ouverture d'une rue dans Arlon, faisant partie de la route ci-dessus	1852. 16 août . .	97.50	»	9,000 00

PROVINCE

Gedinne vers Charleville :				
Section de Nafraiture à Membre	1850. 30 avril . . .	»	11,004.00	78,285 80
	1851. 14 mars . . .			
Section de Membre au grand chemin de Rohan à Sugny.	1853 30 avril. . .	»	6,640.00	160,000 00
Embranchement de Sart-St-Laurent à Bois de Villers	1849. 29 décemb.	»	4,882.00	46,295 00
Andenne à Bierwart. — Achèvement . . .	1845. 26 octobre.	»	1,147.00	24,118 01
Section comprise entre la station du chemin de fer et la route de Liège à Namur. . .	Id.	»	610.56	59,548 53
Beauraing à Gozin	1850. 30 octobre.	»	3,087.00	34,420 45
Anthée à Feschaux :				
Section d'Anthée à la Meuse.	1851. 26 janvier.	»	6,700.00	46,938 48
Section de la Meuse à la route de Dinant à Givet.	1852. 31 octobre.	»	5,013.00	50,000 00
Pont sur la Meuse à Andenne et achat des terrains et rampes de raccordement . .	»	»	134.00	310,000 00

PART CONTRIBUTIVE DE L'ÉTAT dans la dépense.	SUBSIDES FOURNIS PAR				ÉPOQUE à laquelle les routes ont été livrées à la circulation.	Observations.
	LA PROVINCE.	LES COMMUNES.	LES PARTICULIERS.	LES ACTIONNAIRES.		

LUXEMBOURG.

105,430 49	"	"	"	"	1852	
32,090 19	"	"	"	"	1851	
56,054 89	"	"	"	"	1852	
9,000 00	"	"	"	"	"	En construction.

DE NAMUR.

78,285 50	"	"	"	"	1852	
160,000 00	"	"	"	"	"	En construction.
39,295 00	5,300 00	1,700 00	"	"	1851	
24,118 01	"	"	"	"	1851	
59,548 53	"	"	"	"	"	En construction.
34,420 45	"	"	"	"	1852	
36,246 48	10,000 00	192 00	500 00	"	1852	
50,000 00	"	"	"	"	"	En construction.
95,000 00	15,000 00	50,000 00	150,000 00	"	"	En construction.

ANNEXE B.

Routes provinciales, construites

INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL décrétant la route.	LONGUEUR EN MÈTRES.	
		Routes pavées.	Routes empierrées.
PROVINCE			
Ath à Frasnes-lez-Buissenal	1848. 16 septembre.	Mètres. »	Mètres. 12,510.70
Merbes-le-Château à la route de Mons à Beaumont.	1845. 14 mars . . .	283.00	2,781.00
	1847. 27 septembre.		
Gosselies à Nivelles, section de Liberchies à la limite de la province de Brabant.	1848. 21 décembre .	7,540.00	»
	1841. 19 juillet . . .		
	1846. 18 octobre . .		
1847. 27 septembre.			
Du pont Saint-Vaast à la ferme Picart.	1849. 13 juin. . . .	2,010.00	»
Dour à la frontière de France vers Bavay.	1852. 18 mars . . .	4,188.95	»
PROVINCE			
Hotton à Manhay, comprise entre Soy et Hotton. .	1851. 17 décembre.	»	4,011.70

ou en construction depuis 1851.

MONTANT de la dépense, y compris les indemnités de terrains.	SUBSIDES FOURNIS PAR			ÉPOQUE à laquelle les routes ont été livrées à la circulation.	Observations.
	l'État.	les communes.	les particuliers.		
DE HAINAUT.					
Francs. 242,518 66	Francs. (a) 180,689 00	Francs. 1,200 00	Francs. »	»	(a) Y compris le subside de 80,000 francs accordé par le Département de l'Intérieur. La première section est à peu près achevée; la seconde vient d'être adjudgée.
50,000 00	25,000 00	»	»	1851	
123,300 00	68,000 00	»	»	1851	
59,267 00	24,000 00	»	»	1851	
95,222 73	18,000 00	13,000 00	»	»	En construction.
DE LUXEMBOURG.					
31,798 22	15,000 00	»	»	»	En construction.

ANNEXE C.

Routes concédées, construites ou

INDICATION DES ROUTES	DATE DES ARRÊTÉS ROYAUX	
	décrétant la route.	accordant la concession.

Routes concédées dont la

PROVINCE

Binche à Morlanwez	1842. 2 avril.	1849. 29 décemb.
------------------------------	----------------	------------------

Routes concédées dont la

PROVINCE

Embranchement reliant les routes de Liège à Dinant, par Ciney, et du pont du Val-Benoit à Hody.	1850. 9 novemb.	1851. 13 janvier.
Esneux sur l'Ourthe à Houte si plou.	1852. 26 janvier.	"

en construction, depuis 1852.

LONGUEUR EN MÈTRES.		MONTANT DE LA DÉPENSE PRÉSUMÉE.	SUBSIDES FOURNIS PAR			ÉPOQUE à laquelle les routes ont été livrées à la circulation.	Observations.
ROUTES pavées.	ROUTES empierrées.		L'ÉTAT.	LA PROVINCE.	LES COMMUNES ou les particuliers.		

h **propriété revient à la province.**

DE HAINAUT.

5,025	"	200,000	71,000	22,800	6,500	1852	
-------	---	---------	--------	--------	-------	------	--

' **propriété revient à l'État.**

DE LIÈGE.

"	780	15,423	"	"	"	1852	
"	3,154	52,500	8,000	25,000	"	"	En construction.