

1
(N° 72.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 DÉCEMBRE 1842.

RAPPORT fait par M. LIEBTS, au nom de la section centrale (1), sur le budget du Département des travaux publics de l'exercice 1843 (2).

MESSIEURS ,

Le budget des travaux publics n'a donné lieu à aucune discussion générale ; la 1^{re} section s'est bornée à demander pour l'avenir plus d'explications et de détails à l'appui des principaux articles du budget ; mais lorsqu'elle fit cette demande, les *Nouveaux développements* (3) qui ont été distribués à la Chambre n'étaient pas en sa possession.

Il est à souhaiter que l'impression de ces développements ait lieu, l'année prochaine, avant l'examen du budget dans les sections. Tout le monde s'en trouvera bien : l'on ne s'exposera plus à faire des questions qui sont résolues par le cahier d'observations du Gouvernement et les travaux des sections et de la section centrale marcheront plus vite.

Passons à la discussion des articles.

(1) La section centrale était composée de MM. DE BRUN, *président*, DAVID, ELOY DE BORDINNE, B. DU BUS, HUVERAS, D'HOFFSCHMIDT et LIEBTS, *rapporteur*.

(2) Budgets généraux, n° 2.

(3) Nouveaux développements du budget du département des travaux publics, annexe au n° 2.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

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

Adopté.

ART. 2. *Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service* fr. 166,020

La note marginale du budget explique la majoration de fr. 74,170, qu'on remarque à cet article.

La section centrale, au nom de la 2^e, de la 3^e et de la 6^e sections, a demandé à M. le Ministre un tableau indicatif du grade et du traitement des fonctionnaires et employés détachés dans les bureaux du ministère et qui doivent être rétribués sur ce chiffre de 74,170 dont l'art. 2 est majoré. Voici ce tableau :

CABINET ET PERSONNEL DU CHEMIN DE FER.

Qualités.	Traitement.
Chef de bureau, secrétaire . . fr.	3,250
1 expéditionnaire de 3 ^e classe . .	1,000
2 id. chacun 800 fr.	1,600

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL.

2^e SECTION.

Bureau d'expédition.

1 3 ^e commis	1,200
1 expéditionnaire de 1 ^{re} classe. .	1,320
1 expéditionnaire	1,200
1 id. de 2 ^e classe . .	1,000
1 id. 3 ^e . .	1,080
3 id. id. . .	2,400
4 id. id. à 600 fr.	2,400
1 id. id. à 800 fr.	800
1 chef surveillant.	1,200
1 id.	720

1^{re} DIVISION.

Routes.

1 ingénieur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées, chef	3,800
1 chef surveillant.	1,200
A reporter. . . . fr.	24,170

Report. . . fr. 24,170

2^e DIVISION.

Chemins de fer en exploitation.

1 ingénieur de 3 ^e classe des ponts et chaussées, chef	6,000
1 chef de bureau.	3,250
1 1 ^{er} commis.	2,300
1 2 ^e id.	1,800
1 3 ^e id.	1,400
1 commis de 3 ^e classe	1,200
1 id.	1,000

5^e DIVISION.

Comptabilité.

2 commis chacun à 1,800 fr. . .	3,600
1 3 ^e id.	1,400
1 id.	1,200
1 id.	1,000
1 teneur de livres	1,800
1 expéditionnaire de 3 ^e classe . .	1,000
1 id.	600

6^e DIVISION.

Chemins de fer en construction.

1 ingénieur de 1 ^{re} classe des ponts et ch aussées, chef.	6,000
A reporter. . . . fr.	57,720

Report. . . fr.	57,720	Report. . . fr.	69,270
6 ^e DIVISION (<i>Suite</i>).		GENS DE SERVICE.	
1 chef de bureau.	3,250	1 messenger.	1,000
1 1 ^{er} commis.	2,300	3 id. chacun a 900 fr. . .	2,700
2 2 ^e id. chacun à 1,500 . .	3,000	1 id. faisant fonctions	
2 3 ^e id. id. 1,200 . .	2,400	d'huissier	900
1 id.	600	1 concierge	300
A reporter. . . fr.	69,270	Total fr.	74,170

La section centrale, comme la plupart des sections, a désiré se convaincre que les allocations sur lesquelles les traitements qui précèdent ont été imputés jusqu'ici, avaient subi une diminution égale au chiffre dont l'art. 2 est majoré; elle a notamment posé à M. le Ministre la question de savoir : pourquoi l'art. 21, *personnel des ponts et chaussées*, n'est pas réduit de fr. 18,000; somme égale au montant des traitements des employés de ce corps détachés à l'administration centrale?

M. le Ministre a fait la réponse suivante :

« Trois ingénieurs des ponts et chaussées, deux de 1^{re} classe et un de » 3^e classe, occupent à l'administration centrale du Département des travaux » publics, les fonctions de chef de division.

» Indépendamment du traitement attaché à leur grade, ces trois fonction- » naires jouissent en outre d'une indemnité destinée à parfaire la somme de » fr. 6,000, taux du traitement des chefs de division au ministère des travaux » publics.

» Pour 1842, on a imputé sur l'allocation du personnel des ponts et » chaussées :

» 1^o Les traitements de ces trois ingénieurs s'élevant ensem-
» ble à. fr. 10,000 (1)
» 2^o Les indemnités des mêmes fonctionnaires, pour les six
» premiers mois de 1842 (2), soit. 4,000
Ensemble fr. 14,000

(1) Un ingénieur de 1^{re} classe. fr. 3,800
Un id. 3,800
Un ingénieur de 3^e classe. 2,400
Total. fr. 10,000

(2) Pour les six derniers mois, les imputations ont été les suivantes .

1^o Sur l'allocation du personnel de l'administration centrale. . . . fr. 1,100
2^o Sur les fonds de l'emprunt. 1,100
3^o Sur les fonds votés au budget, pour les dépenses des chemins de fer en
exploitation 1,800
Total. fr. 4,000

» Les imputations faites, dans l'intérêt du service de l'administration centrale du département des travaux publics, sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées, ne se sont donc élevées qu'à la somme de fr. 14.000.

» L'allocation pour le personnel des ponts et chaussées ne peut pas être réduite du montant de cette somme, parce que si, d'une part, elle se trouve dégrevée des fr. 14,000 précités, d'autre part elle devra faire face, pour une somme à peu près pareille, au paiement de traitements imputés précédemment sur les fonds de construction des chemins de fer.

» Il est à remarquer, en effet, que, par l'ouverture successive d'un grand nombre de sections, les imputations de traitements de membres du corps sur les fonds de construction des chemins de fer, vont en décroissant d'année en année.

» Ces imputations ont été :

» En 1841 de.	fr. 61,155
» En 1842 de.	55,192
» En 1843 elles ne dépasseront guère.	40,000

» A mesure que ces imputations décroissent, les charges de l'allocation du personnel des ponts et chaussées augmentent. »

En examinant attentivement cette réponse, on demeure convaincu que, si les allocations demandées par le Gouvernement sont adoptées, les irrégularités signalées l'an dernier par la section centrale ne disparaissent qu'en partie. Cette section voulait qu'à l'avenir les traitements des employés de l'administration centrale et ceux des ingénieurs des ponts et chaussées fussent imputés sur les allocations spéciales qui y sont consacrées et ne fussent plus prélevés sur des crédits qui, dans les intentions des chambres législatives, sont affectés à d'autres besoins. Or, il résulte de ce qu'on vient de lire, que l'abus ne cessera pas d'exister en 1843, puisque le personnel des ponts et chaussées, pour lequel figure au budget un crédit spécial, continuera à recevoir son traitement, jusqu'à concurrence de fr. 40,000, sur le capital de l'emprunt affecté à la construction des chemins de fer.

Dans cet état de choses, nous nous sommes demandé s'il ne valait pas mieux continuer encore cette année le provisoire dont on s'est plaint l'année passée. Votre section centrale a été d'avis, Messieurs, que le personnel attaché à la construction du chemin de fer, n'occupant, en partie, qu'une position provisoire, il y aurait danger à lui assurer en quelque sorte une position normale, en reportant les traitements au chapitre du *personnel de l'administration centrale*, et que, par conséquent, le vœu exprimé l'an dernier, de voir régulariser l'imputation de ces traitements, ne pouvant s'accomplir dès aujourd'hui, il était plus prudent d'attendre que l'achèvement des chemins de fer permit au Gouvernement et aux Chambres de fixer définitivement le sort de ces employés.

La section centrale rétablit en conséquence, à l'unanimité des voix, l'allocation votée pour l'exercice courant, c'est-à-dire fr. 91,850.

Elle engage de nouveau le Gouvernement à aviser, dès maintenant, aux moyens d'éviter que le personnel employé à la construction du rail-way ne devienne plus tard une charge permanente pour le pays.

ART. 3. — *Loyer de l'hôtel du ministère fr. 9,000*

Adopté par toutes les sections.

La section centrale a demandé à M. le Ministre, sur quels fonds s'impute le loyer de la maison Leclercq, occupée par l'administration du chemin de fer?

Il a été répondu que le loyer est imputé sur le fonds de construction des chemins de fer. M. le Ministre a ajouté que l'adoption du traité entre les Pays-Bas et la Belgique mettra à la disposition du département un vaste hôtel (à la Place Royale), où pourront être placés tous les bureaux sans exception.

La section centrale déterminée par cette dernière considération, s'est abstenue de faire cesser cette imputation irrégulière et elle vous propose en conséquence l'adoption pure et simple de l'art. 3.

ART. 4. — *Fournitures de bureau, impressions, achats et réparation de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses fr. 31,600*

La 5^e section, avant d'adopter le chiffre, demande si ce crédit n'est pas susceptible de réduction, eu égard aux sommes considérables qui ont été votées précédemment pour le mobilier de l'hôtel. Les autres sections ne font aucune observation.

La section centrale, pour satisfaire au vœu de la 5^e section, a demandé à M. le Ministre des travaux publics en quoi consistent les achats de mobilier dont parle le libellé de l'article.

Le chef de ce Département a fait connaître en réponse à cette question, « que les achats de meubles consistent dans le renouvellement des objets de » bureau mis hors d'usage et dans l'achat d'objets nouveaux dont l'utilité est » reconnue ;

» Qu'il est à remarquer que le chiffre pétitionné comprend, comme en 1842, » une somme de fr. 9,600 pour la publication des *Annales des travaux publics*, » dont le premier volume paraîtra incessamment. »

Ces explications ont paru satisfaisantes et, comme le chiffre n'est pas hors de proportion avec le personnel attaché au Département des travaux publics, il a été adopté par la section centrale.

ART. 5. — *Frais de route et de séjour du ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale fr. 8,000*

Ce chiffre présente une majoration de fr. 2,000 sur l'allocation de 1842.

Toutes les sections rejettent cette majoration sauf la sixième, qui demande des explications. Quelques-unes même pensent qu'il y a lieu de réduire le crédit alloué l'année dernière.

La section centrale, avant de rien décider, a demandé la justification du nouveau crédit. Elle a reçu pour réponse : « que l'allocation pour frais de déplacement s'est déjà trouvée insuffisante en 1841 et 1842, et qu'on n'est parvenu à solder toutes les dépenses de cette nature, qu'en imputant une partie de ces frais sur l'allocation des dépenses imprévues.

M. le Ministre ajoute que « le crédit dont il s'agit n'est qu'un crédit pour dépenses éventuelles, et que, si les déplacements restaient en 1843 au-dessous des prévisions de 1842, une partie de l'allocation resterait sans emploi. »

M. le Ministre ayant été prévenu que ses réponses n'avaient pas satisfait la section centrale, a fait connaître, par une nouvelle dépêche du 21 décembre, « que la demande d'une augmentation de fr. 2,000 n'avait eu lieu que parce que la cour des comptes est d'avis qu'il est plus régulier de majorer le chiffre de cette allocation, de manière à ne pas le dépasser, que de provoquer la liquidation du déficit éventuel sur le chapitre des dépenses imprévues.

» Il est à remarquer, dit encore le ministre, que cette allocation est très utile et même nécessaire dans l'intérêt de la bonne exécution et de l'économie des grands travaux d'utilité publique, tels que les routes, les canaux, les ponts, les chemins de fer, etc. »

La section centrale, qui avait d'abord été opposée à la majoration, a fini par l'adopter.

Un membre cependant s'est abstenu de voter. Il est vrai que le chemin de fer permet aujourd'hui à M. le Ministre des travaux publics de parcourir une grande partie du pays sans payer des frais de transport et qu'à ce point de vue, il y aurait plutôt lieu de diminuer que d'augmenter l'allocation portée à l'art. 5; mais on ne peut nier, d'un autre côté, que la nécessité pour ce ministre, de voir par lui-même les travaux d'utilité générale qui s'exécutent dans le pays est chaque jour mieux sentie. Bien des dépenses de luxe eussent été évitées, si les ministres qui se sont succédé avaient toujours pu se rendre sur les lieux.

C'est pour mettre le chef du Département des travaux publics en état d'exercer ce contrôle, si profitable au trésor, que la section centrale s'est déterminée à allouer le crédit demandé. Elle espère que le ministre n'en usera qu'avec réserve et discrétion.

CHAPITRE II.

SECTION PREMIÈRE.

PONTS ET CHAUSSEES.

(Voir les *Nouveaux développements*, page 1 et suivantes.)

ART. 1 ^{er} , <i>Litt. A.</i> Entretien des routes d'après les baux existants pour 1843.	fr. 1,675,826
<i>Litt. B.</i> Salaires des préposés aux ponts à bascule.	29,820
Adopté sans discussion.	
<i>Litt. C.</i> Etudes, frais de levée des plans, etc.	20,000

Ce chiffre n'a éprouvé aucune objection dans les sections ; la section centrale, ayant remarqué que, dans les *Nouveaux développements du budget*, il est question d'une carte de nivellement du royaume, a demandé des explications sur l'utilité de ce travail et sur le montant probable de la dépense. Voici la réponse de M. le Ministre :

« Un arrêté royal du 5 avril 1840 a ordonné l'exécution du nivellement
» général du royaume. Cet arrêté porte que les points de repère et les résultats
» du nivellement seront indiqués sur une carte spéciale.

» Les opérations de ce nivellement, dont l'exécution a été confiée, par dis-
» position ministérielle, au directeur de l'administration des chemins de fer en
» exploitation, ont été commencées en 1840 et se poursuivent toujours : l'on
» espère que le travail sur le terrain pourra être terminé vers la fin de 1843.

» Le zéro de l'échelle des marées du port d'Ostende a été adopté comme le
» point de repère auquel se rapporteront à l'avenir tous les nivellements à
» effectuer sur le sol de la Belgique.

» Il sera placé dans les édifices principaux des villes ou communes impor-
» tantes, tels qu'hôtels de ville, portes de ville, églises, etc., des repères en
» pierre, indiquant la hauteur des points où ils sont scellés au-dessus du repère
» d'Ostende.

» Une carte spéciale du nivellement général, conforme à un spécimen adopté,
» sera dressée.

» Cette carte consistera en 25 feuilles comprenant les neuf provinces.

» Cette carte sera de la plus grande utilité, tant pour la science que pour
» la pratique, car, aujourd'hui, aucun nivellement de routes, canaux ou chemins
» de fer ne se trouve rapporté à un point de comparaison fixe et immuable.

» Dès que les repères auront été posés, les ingénieurs civils et militaires, les
» architectes, les fonctionnaires du cadastre et tous agents du Gouvernement
» ou des autorités provinciales ou communales, seront tenus, le cas échéant,

» de rapporter les hauteurs des projets de routes, canaux, chemins de fer,
 » fortifications, gisements, édifices, etc., etc., au repère authentique le plus
 » voisin, afin que l'ensemble des diverses hauteurs dûment constatées permette
 » d'établir le relief général du royaume.

» Des exemplaires de la carte spéciale du nivellement seront adressés aux
 » ingénieurs civils et militaires au service de l'État et aux administrations pro-
 » vinciales.

» La carte serait tirée au nombre de 600 exemplaires.

» On évalue approximativement la dépense totale à faire à fr. 40,000, dont
 » fr. 30,000 pour l'impression de la carte et fr. 10,000 pour les frais d'opéra-
 » tions, la confection et le placement des repères en pierres; cette dépense, sur
 » laquelle il a déjà été payé environ fr. 3,000, serait répartie sur 4 ou 5 exercices,
 » à partir de 1843.

» Après l'exécution du nivellement général du royaume, la confection des
 » projets de routes et autres ouvrages d'utilité publique en deviendra plus
 » facile et moins coûteuse, et les ingénieurs seront plus certains de ne pas com-
 » mettre d'erreurs dans leurs opérations, à cause des points de repère qui leur
 » serviront de termes de comparaison.

» En quelques années, les frais du nivellement général seront plus que
 » couverts par les économies obtenues sur les frais de confection de projets. »

D'après ces observations, le chiffre porté au projet de budget est adopté à l'unanimité.

Litt. D. — Travaux d'amélioration, réparations extraordinaires et constructions de routes nouvelles fr. 874,354

A l'occasion de cet article, adopté par toutes les sections, la section centrale regrette de voir, d'année en année, diminuer le chiffre formant l'excédant du produit des barrières; elle émet le vœu que le Gouvernement et les Chambres avisent aux moyens d'augmenter ce fonds spécial. Il conviendrait peut-être d'examiner à cette occasion s'il ne serait pas utile de lever un dernier emprunt spécialement destiné à la construction de routes, et à l'extinction duquel on affecterait l'excédant annuel du produit des barrières. Elle fait aussi remarquer qu'il vaudrait souvent mieux construire des routes là où il n'en existe pas, que de redresser et d'améliorer le tracé de celles qui existent, alors que ces redressements ne sont pas d'une extrême urgence. Le chiffre est, du reste, adopté sans objection.

ART. 2. — Frais d'entretien et des nouvelles plantations sur les routes de l'État fr. 50,000

La 3^e et la 6^e sections renouvellent les plaintes faites les années précédentes sur le mauvais choix des essences d'arbres destinées aux plantations de ces

routes. Les autres sections n'accompagnent l'adoption du chiffre d'aucune réflexion.

La section centrale admet le crédit demandé, tout en signalant de nouveau à l'attention de M. le Ministre les faits allégués par la 3^e et la 6^e sections, et la nécessité de faire surveiller convenablement la conservation des jeunes plants sur les routes.

SECTION II.

CANAU, RIVIÈRES ET POLDRES.

La 5^e section, en abordant l'examen de cette partie du budget, émet le vœu de voir augmenter les droits de péage sur les canaux et rivières, dans la proportion des améliorations qu'on apporte à ces voies de communication et des fonds que le trésor dépense à cet effet.

Cette question a paru trop délicate à la section centrale, pour qu'elle en fit l'objet d'une recommandation au Gouvernement; elle se borne à la consigner dans son rapport.

La 6^e section demande pourquoi le travail de M. Vifquain sur les voies navigables n'a pas encore paru.

Au moment où le présent rapport est livré à l'impression, le travail de M. Vifquain a été distribué à tous les membres des Chambres; il a été satisfait ainsi à la demande de la 6^e section.

Avant d'aborder l'examen des articles qui suivent, la section centrale ne peut s'empêcher de témoigner au Gouvernement son regret de voir les traitements du personnel attaché aux canaux et rivières augmenter d'année en année. Ces majorations, prises une à une, sont faibles, il est vrai, mais, comme elles se représentent chaque année et qu'elles s'appliquent d'ailleurs à un personnel nombreux, il en résultera, à la longue, une charge onéreuse pour le pays. La section centrale pense qu'il serait convenable de ne plus accorder des majorations, sans un vote préalable des Chambres.

ART. 3, *Litt. A.* — *Canal de Gand au Sas de Gand.* . . . fr. 40,960

(*Voir les Nouveaux Développements du budget, page 6.*)

La 3^e section fait remarquer que la majoration introduite l'an passé sous cet article se reproduit pour 1843; elle désire savoir si les travaux de dévasement et de restauration des bords du canal, sont de nature à se présenter chaque année; elle demande aussi pourquoi cette dépense n'est pas portée à la colonne des charges extraordinaires.

Les autres sections allouent le crédit sans faire d'observation.

La section centrale ayant soumis à M. le Ministre la demande faite par la 3^e section, a reçu en réponse les explications suivantes :

« La majoration du crédit demandé depuis deux ans, pour le service du » canal de Gand au Sas de Gand, provient de la réouverture de ce canal aux » navires de mer, réouverture qui a eu lieu à la suite du traité du 19 avril » 1839. Des travaux plus nombreux doivent être exécutés chaque année, et » notamment des travaux de dévasement destinés à maintenir le canal à une » profondeur qui permette aux navires de mer d'arriver dans le port de » Gand.

» Aussi longtemps que le canal de Gand à Terneuzen sera à la fois canal de » navigation et canal d'évacuation, des travaux destinés à le maintenir à sa » profondeur normale devront y être entrepris tous les ans; c'est à ce titre que » les diverses sommes demandées au projet de budget sont comprises parmi » les charges ordinaires.

« L'adoption du traité avec les Pays-Bas est de nature à diminuer cette dépense » annuelle. »

Quoi qu'il en soit de cette dernière observation, la section centrale a cru devoir accorder sans modification le crédit demandé.

Litt. B. — Canal de Maestricht à Bois-le-Duc fr. 41,457 50

(Voir les Nouveaux développements, page 9.)

Les 1^{re}, 2^e, 4^e et 6^e sections adoptent.

La 3^e fait observer que le personnel employé au canal de Maestricht à Bois-le-Duc, est plus élevé que celui du canal de Pommerœul à Antoing, qui donne cependant une recette neuf fois plus forte.

La 5^e remarque, que la dépense pour le personnel qui, au budget de 1842, n'était que de fr. 15,183, est portée pour 1843 à fr. 16,457-50.

La section centrale ne s'est par arrêtée à la 1^{re} de ces deux observations, parce que le personnel attaché aux canaux doit être en rapport avec leur étendue et non avec leur produit.

La seconde a provoqué de la part du Ministre les observations suivantes :

« L'augmentation que l'on remarque dans l'allocation demandée pour le » personnel du canal de Maestricht à Bois-le-Duc provient de ce que quatre » pontonniers, qui jadis étaient payés par les communes où les ponts se trouvent » situés, le sont maintenant par l'État.

» L'on a trouvé qu'il y avait justice envers les communes et convenance, au » point de vue administratif, à libérer les communes de l'obligation que le pré- » cédent Gouvernement leur avait imposée relativement à la manœuvre de » certains ponts.

» Des quatre pontonniers dont il s'agit, 3 jouissent d'un traitement	
» de fr. 300, ci	fr. 900 00
» Le 4 ^e est payé à raison de	450 00
» Le traitement d'un passeur d'eau, qui était de fr. 108, a été	
» porté à fr. 300, augmentation	192 00
» Somme réservée pour les éventualités	182 50
	fr. 1,724 50

» Au lieu de 13 gardes-digues il n'y en a plus que douze.

» Si l'on retranche le traitement du garde-digue supprimé, traitement qui était de fr. 450, de la somme ci-dessus indiquée, on trouve un total de fr. 1,274-50, égal au chiffre de la majoration demandée.

» Les sommes demandées pour le canal de Maestricht à Bois-le-Duc devront être augmentées de manière à permettre la restauration du pont de Smeermaes, dont le gouvernement des Pays-Bas a jusqu'ici l'administration et qui doit revenir à la Belgique en exécution du dernier traité.

» Le pont de Smeermaes paraît avoir été fort mal entretenu et exiger des réparations fort importantes dont le chiffre pourra être indiqué pendant la discussion, et que l'on évalue approximativement à fr. 30,000. »

Ces explications ont engagé la section centrale à adopter le crédit demandé.

Litt. C. — Canal de Pommerœul à Antoing. fr. 163,909

(Voir les Nouveaux développements du budget, pag. 11.)

A la demande de la 1^{re} et de la 5^e sections, la section centrale a invité M. le Ministre à justifier l'augmentation de fr. 50,500 demandée à cet article, pour travaux d'achèvement à exécuter pendant un bail de 6 ans, et qui, aux termes des *Nouveaux développements* du budget, forment la 1^{re} moitié de la dépense estimée à fr. 103,660.

Voici la réponse du Département des travaux publics :

« C'est aux travaux de cette catégorie et aux dépenses d'alimentation variables du canal par machines à vapeur que, de même que cela a eu lieu les années précédentes, le crédit demandé est destiné.

» La somme de fr. 50,000 demandée au budget de 1843 pour l'approfondissement du bief de partage du canal de Pommerœul à Antoing, forme la première moitié de cette dépense estimée en totalité à fr. 103,660.

» Le Département des travaux publics n'est point encore fixé sur la question de savoir si l'exécution de ce travail sera confiée à l'entrepreneur de l'entretien, ou si elle fera l'objet d'une entreprise spéciale.

» C'est dans la première hypothèse que les tableaux du budget indiquent cet approfondissement, comme devant être exécuté pendant un bail de

» six années ; l'entretien du canal d'Antoing devant, à partir du 1^{er} janvier 1843,
» être adjugé pour un terme de six années. »

Ces explications n'ont pas satisfait la section centrale. En effet, si la dépense dont il s'agit doit se répartir sur un bail de 6 ans, la raison semble indiquer qu'il suffit de demander d'année en année le 6^e de la dépense totale plutôt que la moitié.

Des explications ultérieures ont fait connaître que, si les travaux en question sont adjugés en même temps que les travaux d'entretien, ils n'en devront pas moins s'exécuter pendant les deux premières années du bail.

La section centrale ne pouvant mettre en doute la nature urgente de ces travaux, a accueilli cette dernière observation.

D'après le désir exprimé par la 5^e section, il a été également demandé à ce ministre des explications sur le chiffre de fr. 72,489, destiné à des travaux d'entretien extraordinaire et portés néanmoins à la colonne des charges ordinaires.

Nous copions ici la réponse faite à cette question :

« Le crédit de fr. 72,489, demandé pour le service du canal de Pommerœul
» à Antoing, n'est que la reproduction du chiffre pétitionné aux budgets des
» exercices antérieurs.

» Cette allocation n'est point, à proprement parler, destinée à des travaux
» extraordinaires, mais bien à pourvoir aux travaux variables qui ne se trou-
» vent point compris dans le forfait de l'entreprise de l'entretien.

» L'entretien du canal d'Antoing s'exécute d'après le mode suivant :

» L'entretien ordinaire ou invariable, décrit au cahier des charges, s'exécute
» à forfait, moyennant une somme fixe.

» D'après les stipulations du même cahier des charges, les travaux d'entre-
» tien extraordinaire et d'amélioration ou variables, se font également par
» l'adjudicataire de l'entretien et sur bordereau de prix.

» Le bordereau fait partie du cahier des charges.

» Les travaux à exécuter de la sorte sont arrêtés, chaque année, par le
» ministre, sur la proposition de l'ingénieur en chef. »

Le crédit alloué pour le personnel du canal au budget de	
1842, était de	fr. 12,920
La somme demandée pour 1843 est de	13,420
Il y a donc une différence en plus de.	fr. 500

M. le Ministre ayant été prié de faire connaître la cause de cette majoration, a répondu :

« Cette majoration provient de ce qu'un second sergent d'eau a dû être pré-
» posé à la surveillance du canal. Le traitement de cet agent est de fr. 800,

» mais l'augmentation n'est que de fr. 500, parce qu'un mécanicien désigné récemment pour la manœuvre des machines à vapeur de Blaton, ne jouit que d'un traitement annuel de fr. 900, inférieur de fr. 300 au traitement dont jouissait son prédécesseur. »

La section centrale, après avoir reçu ces explications, a adopté le chiffre du projet de budget qui avait également été admis par toutes les sections ; cependant la quatrième avait repoussé la majoration comme n'étant pas justifiée.

Litt. D. — Sambre canalisée fr. 149,486

(Voir les *Nouveaux développements du budget*, page 13.)

Adopté.

ART. 4. — Canal de Bruxelles à Charleroy. — Frais d'entretien et de personnel. fr. 121,036

(Voir les *Nouveaux développements du budget*, page 16.)

Toutes les sections, de même que la section centrale, adoptent le crédit proposé.

ART. 5. — Service de l'Escaut fr. 88,900

(Voir les *Nouveaux développements du budget*, page 20).

Toutes les sections ont admis ce chiffre ; mais la section centrale, avant de le voter, a désiré avoir des éclaircissements sur le chiffre de fr. 13,195 indiqué pour le personnel de l'Escaut, dans les *Nouveaux développements*, tandis qu'au projet du budget ce crédit n'est porté qu'à fr. 11,000 ; elle a désiré savoir également si tout le personnel mentionné dans ces développements est permanent, ou s'il comprend des employés temporaires.

Voici la réponse textuelle de M. le ministre des travaux publics :

« Le personnel de l'Escaut, tel qu'il se trouve indiqué dans les nouveaux développements à l'appui du budget de 1843, est permanent.

» La différence qui existe entre la somme demandée pour le personnel de l'Escaut, dans les tableaux du budget et celle que les nouveaux développements indiquent comme étant nécessaire, provient de ce que, dans l'intervalle de la formation du projet de budget et de la rédaction des nouveaux développements, il a dû être pourvu à la nomination d'un éclusier et d'un aide-éclusier pour le barrage nouvellement construit à Autrive. Ainsi que cela a déjà été dit dans les nouveaux développements, c'est le 25 septembre que le passage des bateaux naviguant sur l'Escaut, a pu avoir lieu à travers le barrage et la dérivation d'Autrive.

» Le personnel de l'Escaut était renseigné au budget de 1842 comme devant
 » coûter une somme de fr. 13,335 (Voir pag. 21 et 22 des *Développements*
 » de 1842); le chiffre demandé au budget de 1843, qui est de fr. 13,195, pré-
 » sente donc, en dernière analyse, une réduction sur le crédit de 1842.

» La différence entre la somme demandée au budget de 1842 et celle
 » demandée au budget de 1843, provient de ce que, d'une part, un surveillant
 » au traitement annuel de fr. 1,460, a été supprimé dans la Flandre orientale,
 » et de ce que, d'autre part, un éclusier au traitement de fr. 800, a été nommé
 » au pont Madou, à Gand, de même qu'un éclusier et un aide-éclusier à Autrive,
 » avec jouissance des traitements respectifs de fr. 400 et de fr. 600 annuel-
 » lement.

» Dans la province de Hainaut, le traitement du sergent d'eau receveur a été
 » porté de fr. 720 à fr. 800, et celui du préposé aux écluses de Tournay, de
 » fr. 660 à fr. 700. »

Aucune autre observation n'ayant été présentée, le chiffre est mis aux voix et adopté.

ART. 6. — *Service de la Lys* fr. 50,911 50

(Voir les *Nouveaux développements du budget*, page 23.)

Pas d'observation de la part des sections.

En combinant les *Nouveaux développements* avec le projet de budget, la section centrale a cru devoir soumettre au Ministre la question de savoir, s'il y a des employés temporaires attachés au service de la Lys, et, en cas de négative, comment il a pu imputer des traitements permanents sur une allocation destinée aux travaux à faire à cette rivière.

« Il n'y a de temporaire dans le personnel de la Lys, a répondu M. le Ministre,
 » que le surveillant des travaux de construction du barrage de Vive-St-Eloy,
 » qui jouit d'un traitement de fr. 1,277 50

» La somme demandée au budget de 1843, est de 5,517 50

» L'allocation du budget de 1842, s'élève à 3,940 00

» Différence en plus fr. 1,577 50

» Cette différence se justifie :

» 1° Par le traitement du surveillant des travaux de Vive-
 » St-Éloy 1,277 50

» 2° Par l'augmentation, en raison de son travail, de 200 00
 » accordée à l'éclusier de la pêcherie à Gand ;

» 3° Par celle de 100 00
 » accordée à l'éclusier du-Tolhuys, à Gand.

fr. 1,577 50

Ces réponses n'ayant pas satisfait la section centrale, il en a été référé au Ministre, qui s'est empressé de donner encore les explications qui suivent :

« Les allocations accordées pour les rivières et canaux, ont eu jusqu'ici pour » double but :

» 1^o De rétribuer le personnel spécial affecté à chaque ligne de navigation ;

» 2^o De pourvoir aux travaux à faire.

» Il n'y a eu cependant qu'une seule allocation pour chaque rivière ou canal, » de sorte que le Gouvernement a eu le pouvoir d'en régler la répartition entre » le personnel et les travaux.

» C'est encore dans cet ordre d'idées que le budget de 1843 a été présenté.

» En disant, dans les *Nouveaux développements*, à l'article de la Lys, que » l'allocation demandée pour le personnel de la Lys sera insuffisante et qu'une » partie de cette somme devra être imputée sur la somme affectée aux travaux, » on s'est évidemment servi d'expressions impropres.

» Il aurait fallu dire que la somme prévue dans les premiers développements » pour le personnel de la Lys étant insuffisante, il y aurait nécessité de réduire » de quelque chose les travaux imputables sur l'allocation demandée pour le » service de cette voie de navigation.

» L'on conçoit, en effet, que la dépense du personnel est une dépense fixe, » tandis que les travaux admettent souvent certaines réductions, soit par suite » de rabais d'adjudication, soit parce que certaines parties d'ouvrages sont » reconnues susceptibles d'être différées d'une année.

» L'on ne doit pas perdre de vue, en effet, que les développements du budget » indiquent les prévisions du Gouvernement pour l'emploi des fonds, mais que » l'emploi des fonds ne se trouve rigoureusement fixé que par le libellé du » budget.

» Dans le cas qui nous occupe, ce libellé est le suivant : *Service de la Lys*, » fr. 59,911-50, et il se prête au changement de répartition indiqué dans les » nouveaux développements, sans que les fonds soient, en aucune manière, » détournés de leur affectation légale. »

La section centrale, tout en adoptant le chiffre demandé, n'en persiste pas moins à croire qu'il y a quelque chose d'irrégulier, au moins dans le libellé de l'article; irrégularité qu'il importe de faire disparaître à l'avenir, afin que les Chambres sachent aussi exactement que possible la destination que chaque *litt.* de l'article doit recevoir.

Il avait encore été demandé à M. le Ministre quelle est la cause de la majoration que l'on remarque pour les travaux ordinaires dans la Flandre occidentale comparativement au budget de 1842.

En voici l'explication qui a été donnée à la section centrale :

« La somme de fr. 16,340, dit M. le Ministre, demandée pour les travaux ordinaires de la Lys, dans la Flandre occidentale, est celle que l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de service dans cette province, a portée dans ses propositions en la répartissant de la manière suivante :

» 1 ^o Entretien des ponts de Warneton et de Wervicq, sur la	
» partie mitoyenne de la Lys	fr. 1,000
» 2 ^o Entretien des écluses et ponts de Commine.	2,000
» 3 ^o Réparations extraordinaires des quais de Commine qui ont	
» beaucoup souffert des grandes crues d'eau.	2,000
» 4 ^o Entretien des écluses, ponts et quais de Menin.	2,000
» 5 ^o Restauration des ponts en pierre sur la Morte-Lys. . . .	400
» 6 ^o Entretien des ponts, digues et écluses à Harelbeke. . . .	3,000
» 7 ^o Enlèvement d'attérissements dans le bassin de Menin . . .	3,000
» 8 ^o Dépenses d'entretien éventuelles et non prévues.	2,940
» Total égal.	fr. <u>16,340</u>

ART. 7. — *Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.* fr. 238,380

(Voir les Nouveaux développements du budget, page 26).

Toutes les sections, sauf la 4^e et la 5^e, adoptent le chiffre sans observations.

La 4^e et la 5^e demandent des renseignements sur les travaux d'amélioration de la Meuse et sur l'emploi des sommes précédemment allouées à cet effet.

La section centrale a pensé que ces questions n'avaient été faites qu'en l'absence des *Nouveaux développements* du budget, qui renferment à cet égard des explications qui ont paru satisfaisantes.

Ce qui lui paraissait laisser à désirer, c'était la justification du chiffre de la dépense du personnel, qui était de fr. 6,000 en 1841, de fr. 8,000 en 1842 et de fr. 20,695 pour l'exercice 1843. Elle a pensé que, si cette allocation est destinée en partie à payer des traitements d'employés temporaires, ces traitements ne devraient pas figurer parmi les charges permanentes du budget.

En réponse à cette demande d'explications, M. le Ministre a fait connaître que : « des employés attachés au service de la Meuse dans les provinces de Liège » et de Namur, les uns sont définitifs, les autres temporaires.

» Les employés temporaires sont au nombre de six, savoir :

» 1 ^o Un employé au traitement de	fr. 2,000
» 2 ^o Trois employés à fr. 1,200.	3,600
» 3 ^o Un employé au traitement de	1,800
» 4 ^o Un surveillant de 3 ^e classe, à	<u>1,200</u>
» Total.	fr. 8,600

» Cette somme de fr. 8,600, nécessaire pour solder les traitements des
 » employés temporaires, pourrait être classée parmi les charges extraor-
 » dinaires du budget. Le Département des travaux publics est saisi d'une
 » proposition qui a pour but de porter le traitement des gardes-rivière de
 » fr. 450 à fr. 600.

» C'est à cette majoration de traitement, que l'on croit devoir accorder en
 » raison des services rendus par ces agents, ainsi qu'aux indemnités de dépla-
 » cement qui pourraient être dues au personnel subalterne attaché au service
 » de la Meuse, qu'est destinée la somme de fr. 1,095, demandée pour augmen-
 » tations éventuelles. »

Le crédit demandé est ensuite mis aux voix et adopté avec la modification résultant des explications du Ministre.

ART. 8. — *Service de la Meuse dans le Limbourg* fr. 150,000

Deux sections, la 5^e et la 6^e, demandent des explications sur l'emploi du crédit alloué au budget de 1842.

La section centrale a pensé que les renseignements consignés dans les *Nouveaux développements du budget* de 1843, page 29, répondaient suffisamment à cette question.

Conformément au vœu exprimé par la 4^e section, il a été demandé à M. le Ministre, pourquoi le crédit demandé pour les travaux à faire aux rives de la Meuse est considéré au budget comme une charge ordinaire.

Le Ministre des travaux publics a répondu : « qu'il ne verrait point d'ob-
 » stacle à ce que le crédit demandé pour le service de la Meuse dans le Limbourg
 » fût classé parmi les charges extraordinaires, sauf en ce qui concerne le per-
 » sonnel préposé à la surveillance de cette partie du fleuve, personnel pour
 » lequel une somme de fr. 3,800 est demandée au budget. »

Le chiffre en lui-même n'a du reste rencontré aucune objection, et la somme de fr. 146,200 sera portée à la colonne des charges extraordinaires. Il est bien entendu qu'au budget de 1844 le Gouvernement demandera un crédit pour l'entretien ordinaire et permanent de cette partie de la Meuse, comme il l'a demandé à l'art. 7.

ART. 9. — *Service de la Dendre* fr. 18,496 56

(Voir les *Nouveaux développements du budget*, page 30.)

Toutes les sections adoptent le chiffre demandé : cependant la 4^e et la 6^e désirent savoir pour quel motif on a augmenté le traitement de divers employés attachés au service de cette rivière.

Il a été répondu par le Département des travaux publics, « que la majoration

» du crédit demandé pour le personnel de la Dendre est de fr. 319. Cette
 » majoration provient de ce que les traitements, des éclusiers de *Grammont*,
 » d'*Ideghe*m, de *Denderleeuw* et de *Wieze*, qui étaient respectivement de
 » fr. 250, 336, 399 et 336, ont été portés à fr. 400, et de ce que le traitement
 » d'un sergent d'eau dans le Hainaut a été porté de fr. 660 à 700. Ces diverses
 » majorations ont eu pour but de donner un traitement uniforme aux éclusiers
 » de la Dendre, dont plusieurs étaient évidemment trop peu rétribués. »

La section centrale, tout en se référant à l'observation générale présentée en tête de la présente section du budget, admet le crédit demandé.

Service du Rupel, de la Dyle et du Demer.

(Voir les *Nouveaux développements du budget*, pag. 32 et 33.)

ART. 10. — *Travaux ordinaires et personnel* fr. 5,900

Adopté.

La 4^e section appelle cependant l'attention du Gouvernement sur les améliorations dont sont susceptibles la Dyle et le Demer.

Les explications données par le Gouvernement à la page 33 des *Nouveaux développements* prouvent qu'il est pénétré de l'importance de ces voies navigables.

ART. 11. — *Travaux aux voies navigables de second ordre, etc.* fr. 45,000

Adopté par toutes les sections. — Toutefois, un membre de la 6^e section avait pensé que les fr. 100,000 alloués pour cet objet au budget de 1842 n'ayant pas été employés, il était convenable que le Ministre expliquât la réduction du chiffre au budget de 1843.

La section centrale n'a pas jugé nécessaire de soumettre au Gouvernement cette demande d'explications; en effet, l'avancement des études n'ayant permis d'employer, en 1842, qu'une somme de fr. 15,589 aux voies navigables de second ordre, comme on le voit par le cahier de développements du budget, M. le Ministre a pu limiter sa demande en 1843 à fr. 45,000, sauf à majorer ce chiffre au budget suivant, lorsque l'avancement des études permettra d'entreprendre des améliorations plus importantes.

La 3^e section avait aussi témoigné le désir de savoir si le Demer est compris parmi les voies navigables de second ordre, dont il est question dans cet article.

La réponse affirmative résulte clairement des développements du budget, page 33.

Le crédit demandé, ayant été mis aux voix, est adopté.

ART. 12. — *Travaux à faire dans la vallée de la Senne.* . . . fr. 45,881 94

Deux sections seulement, en adoptant le chiffre, ont fait des observations : la 4^e et la 5^e remarquent que le crédit alloué l'année dernière paraissait être le complément de la dépense. Comment donc se fait-il qu'une nouvelle allocation figure au budget de 1843 ?

Elles désirent savoir, en outre, si la province, la ville de Bruxelles et les usiniers ont rempli les obligations que leur imposent les lois et les règlements.

Voici la réponse faite par le gouvernement :

« Jusqu'à ce jour, les démarches faites par le Gouvernement pour obtenir » l'exécution des travaux à entreprendre par la ville de Bruxelles et par les » usiniers, dans l'intérêt de la vallée de la Senne, sont demeurées infructueuses.

» Maintenant que la situation financière de la ville de Bruxelles va se trouver » améliorée, par suite de la convention conclue entre l'État et cette ville, et » par laquelle l'État s'est engagé à payer une rente annuelle de fr. 300,000, l'on » a tout lieu d'espérer que l'administration communale de Bruxelles ne fera » plus de difficulté de s'exécuter, quant aux travaux qui lui incombent dans le » système de ceux à entreprendre pour obvier, autant que possible, aux inon- » dations de la Senne. »

La section centrale, malgré ces explications et celles consignées au cahier de développements du budget (page 34), n'a pu se décider à admettre ce crédit que comme purement éventuel et sous la condition que ceux qui doivent, comme la ville de Bruxelles et les usiniers, coopérer aux travaux de la vallée de la Senne remplissent leurs obligations ; elle insiste sur la nécessité de mettre ces parties intéressées en demeure de s'exécuter et de n'engager le trésor public que jusqu'à concurrence de la somme qui lui incombe équitablement.

La section centrale pense aussi que les inondations ne seront évitées dans les grandes crues qu'autant qu'on fera exécuter rigoureusement les règlements et qu'on veillera à ce que le jeu des écluses et des vannes des usines, établies sur la Senne, soit combiné avec intelligence et discernement.

ART. 13. — *Première moitié de la part de l'État dans les travaux d'amélioration de la navigation de Bruges vers Dunkerque et de l'écoulement des eaux* fr. 144,120

(Voir les Nouveaux développements du budget, pag. 34.)

Toutes les sections demandent des explications sur le libellé de cet article et désirent savoir en vertu de quelle convention, une partie de ces travaux incombe à l'État.

La 5^e fait remarquer aussi que, si le canal de Dunkerque à Bruges donne un

produit, il devrait figurer au budget des voies et moyens, du moins dans la proportion de la dépense que supporte l'État.

Ces observations ont été mises par la section centrale sous les yeux de M. le ministre. La première réponse était conçue en ces termes :

« Un arrêté royal du 6 juin 1821 a mis les ouvrages du port de Nieuport » pour $\frac{2}{3}$ à charge du trésor de l'État et pour $\frac{1}{3}$ à charge de la province.

» Cet arrêté royal se trouve inséré dans les *Nouveaux développements à l'appui du budget* de 1841 (voir pag. 34 et 35).

» Les péages qui sont établis au pont tournant du port de Nieuport sont » perçus, dans la même proportion, par l'État et la province.

» Les travaux projetés pour l'amélioration de la navigation sur Dunkerque » ne peuvent manquer d'augmenter le mouvement de la navigation sur le » canal d'Antoing, l'Escaut et les canaux de Gand vers Ostende et d'augmenter » ainsi les recettes du trésor de l'État. »

Cette réponse ne paraissant point complète, il a été demandé de nouvelles explications : on remarquera, en effet, que l'article en question ne se rapporte qu'aux travaux du canal de Bruges à Dunkerque, tandis que la réponse semble plutôt se rapporter aux ouvrages du port de Nieuport.

Les explications suivantes paraissent compléter la réponse :

« Les travaux projetés pour l'amélioration de la navigation vers Dunkerque » ont un caractère mixte, en ce qu'ils tiennent à la fois au canal de Plasschendaele et au port de Nieuport. Il s'agit, en effet, de faciliter la marche des » bateaux charbonniers à la traversée du chenal du port de Nieuport.

» C'est en raison de ce caractère mixte des travaux, que le conseil provincial » de la Flandre occidentale s'est cru autorisé à les considérer comme appartenant » au port de Nieuport et qu'il a voté son contingent de dépense, dans la proportion établie par l'arrêté de 1821, dont le texte a été communiqué à la section » centrale.

» Le Gouvernement a, de son côté, considéré cette répartition comme équitable, non-seulement en raison du caractère mixte des ouvrages, mais, en » outre, par les motifs :

» 1° Que le canal de Plasschendaele, qui doit être remarquablement amélioré » par les travaux en projet, est propriété de l'État, la province n'en ayant, » aux termes de l'arrêté royal du 17 décembre 1819, n° 1, que l'usufruit avec » charge d'entretien, usufruit que le Gouvernement peut faire cesser quand il » le juge convenir, en vertu de la réserve que contient le même arrêté ;

» 2° Que l'amélioration de la navigation charbonnière des bassins du » Hainaut vers Dunkerque doit augmenter, au profit de l'État, les produits des » péages sur le canal d'Antoing, sur l'Escaut et sur les canaux de Gand vers » Ostende. »

Les motifs développés dans la note qui précède, ont déterminé la section

centrale à adopter le crédit demandé par le Gouvernement. L'expérience seule fera voir si les avantages que le pays recueillera de la navigation par les eaux intérieures vers le littoral de Dunkerque, compenseront les charges qu'il s'impose pour l'amélioration du canal dont il s'agit en ce moment.

ART. 14. — *Canal de Gand à Ostende, dont l'État reprend l'administration à partir du 1^{er} janvier 1843* fr. 40,751

La 3^e section demande, à l'occasion de cet article, que la section centrale examine si et à quelles conditions il y aurait lieu de reprendre, pour compte de l'État, le canal de Mons à Condé.

La quatrième sollicite des explications sur l'article qui figure pour la première fois au budget.

La cinquième désire connaître l'acte concernant la reprise de ces canaux et demande s'il n'y en a pas d'autres, que l'État pourrait reprendre avec avantage.

Les autres sections donnent un assentiment pur et simple à l'art. 14.

La section centrale a trouvé les questions soulevées par les 3^e et 5^e sections tellement complexes, qu'en l'absence de tout document et dans la crainte de porter un jugement qui ne serait pas suffisamment mûri, elle a cru devoir se borner à en recommander l'examen au gouvernement.

Quant aux explications demandées sur l'article par la 4^e section, elles sont consignées à la page 37 du cahier de développements du budget.

La section centrale ayant remarqué que cet article comprend des travaux extraordinaires dont la dépense figure pourtant dans la colonne des charges ordinaires et permanentes, en a référé à M. le Ministre, qui s'est empressé de faire connaître qu'il trouve l'observation de la section centrale fondée, et « qu'il pense, avec elle, que plusieurs des travaux projetés aux canaux de » Gand à Ostende figureraient mieux parmi les charges extraordinaires.

» De ce nombre sont les travaux dont l'indication suit :

» 1 ^o Placement de tirants en fer au pont de la Nouvelle-Promenade estimé	
» à	fr. 1,330
» 2 ^o Dévasement en divers endroits dans la Flandre orientale. . .	5,000
» 3 ^o Restauration du chemin de halage entre le pont d'Aeltre	
» et Nieuwendam	1,659
» 4 ^o Travaux extraordinaires de réparation dans la Flandre	
» occidentale	13,362
» Total.	fr. 21,351 »

L'article est adopté avec la modification qui résulte de la note qui précède.

ART. 15. — *Service des bacs et bateaux de passage.* fr. 20,000

Adopté.

ART. 16. — *Service des poldres* 26,000

(Voir les *Nouveaux développements du budget*, page 45.)

La 6^e section et un membre de la deuxième, signalent la nécessité de songer au réendiguement du poldre de Lillo.

La 3^e et la 4^e sections demandent des explications sur le subside destiné au poldre de Lillo.

La 5^e enfin désire qu'on donne des détails sur le résultat des allocations déjà faites pour ce service.

La section centrale n'a pas osé se prononcer sur la question de droit que soulève le réendiguement du poldre de Lillo, et la Chambre elle-même a renvoyé les pétitions relativement à cet objet à l'examen du Gouvernement.

Quant aux explications demandées par les autres sections, la section centrale croit pouvoir renvoyer aux *Nouveaux développements du budget*.

La section centrale a cependant fait remarquer à M. le Ministre que le crédit demandé pour travaux aux digues de la partie non réendiguée du poldre de Lillo devait, comme charge extraordinaire, figurer dans la colonne à ce destinée et non dans la catégorie des dépenses ordinaires.

M. le Ministre a avoué que la somme de fr. 20,000 figurerait plus convenablement parmi les charges extraordinaires du budget.

Moyennant cette correction, le crédit est alloué.

SECTION III.

ART. 17. — *Port d'Ostende* fr. 110,487

(Voir *Nouveaux Développements du budget*, pag. 46.)

La 2^e, la 4^e et la 5^e sections demandent des explications sur les travaux extraordinaires dont il s'agit, notamment sur le prolongement de la jetée d'ouest.

Ces renseignements se trouvant consignés à la page 47 du cahier des *Développements du budget*, la section centrale s'est abstenue d'en faire l'objet d'une nouvelle demande.

D'après le désir manifesté par la 6^e section, la section centrale a demandé à M. le Ministre si la ville d'Ostende ne doit pas, en retour des avantages dont elle jouit, intervenir dans les dépenses nécessitées par ce prolongement.

Voici la réponse :

« La jetée d'ouest fait partie de l'avant-port d'Ostende.

» Or, aux termes de l'arrêté royal du 6 juin 1821 (*voir* pag. 34 et 35 des *Nouveaux Développements à l'appui du budget de 1841*), les travaux de l'avant-port d'Ostende sont entièrement à la charge du trésor de l'État.

» La ville d'Ostende ne peut donc point être appelée à participer à la dépense des travaux projetés de prolongement de 33 mètr. en mer de la jetée d'ouest.

» Le Gouvernement a, d'ailleurs, supporté seul toutes les dépenses de l'espèce, exécutées depuis 1830.

Port de Nieuport. fr. 25,133 33

Adopté.

Côte de Blankenbergh. 111,585 82

Adopté par les sections.

La section centrale adopte, à son tour, le crédit demandé ; mais elle appelle l'attention du Gouvernement sur le point de savoir si, à l'expiration du bail pour l'entretien ordinaire de la côte de Blankenbergh, il y a lieu de continuer une dépense aussi considérable.

Personnel des ports et côtes fr. 18,753

Les sections demandent des explications sur la majoration de fr. 5,389, que présente le crédit demandé pour le personnel des ports et côtes.

Cette majoration est expliquée par M. le ministre, de la manière suivante :

« La majoration du crédit pétitionné pour le personnel des ports et côtes,

» résulte de ce que diverses augmentations de traitement ont dû être accordées
 » à plusieurs agents inférieurs de ce service, évidemment trop peu rétribués. »

» C'est ainsi que le traitement d'un aide éclusier de l'avant-port d'Ostende a
 » été porté de fr. 756, à fr. 800, que les traitements des trois autres aides-
 » éclusiers ont été portés de fr. 630, à fr. 700, et que celui de cinq cantonniers
 » maritimes a été augmenté de fr. 504 à fr. 540.

» Deux gardes-dunes, que l'on a omis de comprendre dans le tableau du
 » personnel, ont obtenu une augmentation de salaire de fr. 90, de manière que
 » leur traitement a été porté de fr. 210 à fr. 300. La majoration pour l'avant-
 » port d'Ostende est donc, en totalité, de fr. 614.

» Le traitement de l'un des éclusiers de Slykens, qui sont payés, moitié par
 » l'État, moitié par la province, a été porté de fr. 630 à fr. 640.

» Le traitement de l'éclusier payé, moitié par l'État, moitié par la ville
 » d'Ostende, a été porté de fr. 756 à fr. 800, tandis que celui des trois aides-
 » éclusiers l'a été de fr. 630 à fr. 640. La majoration à supporter par l'État,
 » pour l'arrière-port d'Ostende, est, en totalité, de fr. 42.

» Un second surveillant, au traitement annuel de fr. 1,277-50, a été atta-
 » ché au service de la côte de Blankenbergh.

» La somme demandée pour augmentations éventuelles, somme qui, d'après
 » l'observation qui précède, relativement aux gardes-dunes de l'avant-port
 » d'Ostende, doit être réduite à fr. 2,854-68, est destinée au paiement des
 » agents qui pourraient être préposés à la surveillance des travaux de prolon-
 » gement de la jetée d'ouest. »

L'art. 17 est ensuite mis aux voix et adopté par la section centrale.

ART. 18. — *Fares et fanaux. — Frais d'entretien* fr. 1,000

Adopté.

SECTION IV.

BATIMENTS CIVILS.

ART. 19. — *Entretien et réparation des hôtels, édifices et monuments de
 l'État* fr. 34,000

Adopté.

ART. 20. — *Constructions nouvelles et travaux d'amélioration.* fr. 19,500

(Voir les Nouveaux développements du budget, pag. 50.)

Adopté par toutes les sections.

D'après les explications données à la section centrale par un de ses membres,
 il a été demandé à M. le Ministre, si les travaux de consolidation de la charpente,

des poutres, etc., de la vieille aile du bâtiment de l'hôtel du Gouvernement provincial à Mons étaient compris dans l'art. 20.

M. le Ministre a répondu négativement, en ajoutant que, « les fr. 3,000 » demandés pour l'hôtel du Gouvernement provincial à Mons, sont destinés à » l'achèvement des travaux commencés l'année derrière.

» D'après un rapport récent de l'ingénieur en chef chargé des bâtiments » civils, les travaux de consolidation de la charpente exigeraient une somme » fr. 11,500, que, vu l'urgence d'exécution, il y aurait lieu de porter au budget » de 1843. »

Ce qui explique l'omission d'une demande de crédit pour couvrir ces frais de consolidation, c'est que le rapport de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du Hainaut, constatant l'urgence de ces travaux, n'a été adressé à M. le Ministre des travaux publics qu'après la présentation des budgets. Ce rapport et celui de l'ingénieur en chef pour les bâtiments civils, accompagnés du devis estimatif, se trouvent imprimés à la suite du présent rapport, sous les lettres A, B et C.

L'hôtel du Gouvernement provincial à Mons est construit depuis plus de deux siècles; la vétusté, d'une part, et l'absence des réparations indispensables, d'autre part, avaient fait tomber en ruines quelques dépendances de l'hôtel, telles que l'écurie, les remises, la cuisine, la buanderie, etc.

Ces dépendances ont été reconstruites l'an dernier et sont sur le point d'être achevées.

Quant à la partie de l'hôtel destinée à l'habitation du Gouverneur et de sa famille, la démolition en avait déjà été projetée en 1829. Cependant, si le rapport de M. l'ingénieur en chef du Hainaut constate que l'hôtel, dans l'état où il se trouve, offre un danger réel pour ceux qui l'habitent, il en résulte aussi, qu'avec quelques dépenses de consolidation à la charpente du toit, aux sommiers des plafonds, aux cheminées, aux madriers, etc., le bâtiment pourra remplir bien des années encore sa destination.

La section centrale, persuadée que l'État est intéressé à ne pas différer les grosses réparations, jugées indispensables aux bâtiments qui lui appartiennent, a cru devoir vous proposer, conformément à la nouvelle demande du Gouvernement, de majorer le crédit primitif de fr. 11,500, somme égale au devis ci-joint, dressé par M. l'ingénieur en chef des bâtiments civils.

SECTION V.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 21. — *Traitements des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement, indemnités, etc.* fr. 455,000

La 2^e section demande à connaître le nombre, le grade et le traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées.

Le tableau de ce personnel se trouvant imprimé à la suite du rapport de la section centrale pour l'exercice 1842, page 69 et suivantes, il a paru inutile de le reproduire une seconde fois cette année-ci.

La 4^e, la 5^e et la 6^e sections rejettent la majoration de fr. 4,000, par le motif que le budget de la justice n'est pas diminué d'une somme égale, comme cela devrait avoir lieu d'après la note marginale du projet de budget.

Les autres sections adoptent le crédit, sans faire d'observations. Un membre de la 3^e section se plaint toutefois de ce que l'administration des ponts et chaussées constitue un corps dans l'État.

La section centrale, en réponse aux 4^e, 5^e et 6^e sections, fait remarquer que les traitements des deux conducteurs, qui constituent la majoration de fr. 4,000 au présent article, étaient imputés précédemment sur *les fonds affectés aux travaux*, et que, dès-lors, le budget de la justice, proprement dit, n'était pas susceptible de réduction; il doit seulement résulter de la régularisation proposée aujourd'hui, que ces fonds affectés exclusivement aux travaux ne recevront plus, à l'avenir, une autre destination.

La section centrale avait, dans une première séance, réclamé de M. le Ministre une réduction sur le crédit demandé à l'art. 21; elle se fondait sur ce qu'une partie du personnel des ponts et chaussées serait dorénavant payée sur le chap. 1^{er}, art. 2 de l'*administration centrale*; cette demande de réduction devient sans objet, depuis que la section centrale a rejeté la majoration de fr. 74,170, petitionnée au susdit article.

L'art. 21 est adopté sans autre contestation.

CHAPITRE III.

CHEMIN DE FER. — POSTES.

PREMIÈRE SECTION.

CHEMIN DE FER.

ARTICLE UNIQUE. — *Chemin de fer*, entretien de la route, des bâtiments et dépendances ; locomotion et entretien du matériel ; perception et factage : administration centrale et dépenses générales fr. 5,400,000

Ce chiffre, comparé au crédit alloué pour l'exercice de 1842, présente une majoration de fr. 960,000.

Toutes les sections, avant d'adopter cet article, ont désiré avoir des explications du Gouvernement : le dépouillement de leurs procès-verbaux a amené une série de 17 questions, qui ont été posées à M. le Ministre des travaux publics. Nous les donnons ici textuellement avec les réponses qui y ont été faites.

1^o *Une section pense qu'il est urgent de mettre la comptabilité du chemin de fer en harmonie avec nos institutions ; elle appelle l'attention de la section centrale sur les observations faites à cet égard par la Cour des Comptes.*

« Cette observation concerne la comptabilité des travaux et fournitures. Le
» Département des travaux publics ne néglige aucun moyen pour qu'il soit fait
» droit, autant qu'il est possible, aux observations de la Cour des Comptes.

» Il en est une toutefois à laquelle il importe de répondre. La Cour dit, p. 52
» de son cahier d'observations, que les travaux, dits de parachèvement, ont
» pris une grande extension ; que ces dépenses s'étendent à presque toutes les
» sections des chemins de fer en exploitation et s'imputent sur le fonds spécial.

» Cette observation est exacte, mais on ne doit pas perdre de vue que, si tou-
» jours il y a eu de grands travaux de parachèvement à exécuter après la mise en
» exploitation des diverses sections, c'est que l'administration a cru devoir, tou-
» jours aussi dans l'intérêt du trésor, n'exiger par ses adjudications que l'exécu-
» tion de tout ce qui était rigoureusement nécessaire pour pouvoir commencer
» l'exploitation et rendre ainsi plus tôt productives les diverses parties du chemin

» de fer ; l'exploitation n'étant jamais fort développée dans les premières années
 » et surtout dans les premiers mois, permet ainsi le parachèvement successif.
 » tout en apportant au trésor des recettes plus ou moins considérables. »

2° *On demande que le crédit pour le chemin de fer soit divisé en autant d'articles qu'il y a d'objets distincts, ainsi que cela avait été promis par M. le Ministre, lors du budget de 1842.*

« La division du crédit en quatre *littéra*, a été fournie par le Département
 » dans les *nouveaux développements à l'appui du budget* (page 51). La division
 » a été établie, de la manière suivante, en quatre *littéra*, correspondant
 » chacun à l'une des subdivisions du service, savoir :

» <i>Litt. A.</i> Administration générale	fr. 291,500
» <i>Litt. B.</i> Service de l'entretien des routes et des stations . . .	1,443,000
» <i>Litt. C.</i> Service de locomotion et entretien du matériel. . .	2,570,700
» <i>Litt. D.</i> Service des transports.	<u>1,094,800</u>
» Total.	5,400,000

» Chacun de ces *littéra* pourrait faire l'objet d'un article spécial au budget ;
 » le Département n'aurait aucune objection à faire à cette division en articles.»

3° *On demande la justification de la majoration de fr. 960,000 que renferme le crédit pour le chemin de fer, comparativement au budget de 1842.*

» L'augmentation de fr. 960,000 demandée pour 1843, est la conséquence du
 » plus grand développement que recevra le chemin de fer, par suite de la mise
 » en exploitation de sections nouvelles. Ainsi les sections d'Ans à Liège, de
 » Mons à Quiévrain et de Courtray à Tournay, qui n'auront été exploitées,
 » en 1842, que pendant une partie de l'année, seront exploitées, en 1843, pen-
 » dant l'année entière.

» Les explications fournies à la page 53 des nouveaux développements, font
 » voir que le nombre moyen de lieues de rail-way exploitées en 1842 sera
 » de 79; que l'exploitation, pendant l'année 1843, s'étendra sur une longueur
 » moyenne de 102 lieues : ainsi, augmentation en 1843, de 23 lieues de rail-
 » way à exploiter.

» Ainsi qu'on l'a expliqué, le crédit demandé pour 1843 donne une dépense
 » moyenne de fr. 52,941 par lieue, et présente de la sorte, sur la dépense
 » de 1842, une économie de fr. 3,000 environ, soit, pour les 102 lieues, une
 » économie totale de fr. 306,000. »

4° *On remarque que, dans le tableau n° 26 du compte-rendu pour 1841, la dépense pour la direction, l'inspection et le contrôle, désignés alors sous le titre de Personnel.-Administration centrale, a été de fr. 108,601, tandis que, pour l'administration générale, l'inspection et le contrôle, avec les frais de*

route et de bureau, il est demandé fr. 179,500 (page 51 litt. A et 53 litt. D, Nouveaux développements du budget de 1843), ce qui présente une différence en plus de fr. 70,899. On demande des explications sur cette majoration.

« Comparé à la somme dépensée en 1841, sous le titre : *Administration centrale*, le crédit pétitionné pour 1843 présente en effet une augmentation considérable.

» Mais cette augmentation ne porte pas seulement sur 1843.

» Déjà depuis 1840, il a fallu augmenter le personnel des bureaux de la direction qui se trouvait insuffisant pour l'examen et l'expédition des affaires.

» Cette augmentation s'explique par le développement qu'a pris l'exploitation du chemin de fer et par l'introduction des systèmes de transport de marchandises, décrétés les 19 juillet 1840 et 10 avril 1841 et mis à exécution respectivement les 1^{er} août 1840 et 1^{er} juin 1841.

» Ainsi, par exemple, au commencement de 1840, un seul employé suffisait pour traiter toutes les affaires relatives au service des voyageurs et marchandises. Il a fallu depuis lui adjoindre deux employés et ce nombre devra encore être augmenté.

» A la même époque, le bureau de vérification se composait de six employés ; ce nombre est aujourd'hui porté à vingt et devra encore être augmenté à mesure que de nouvelles sections seront ouvertes. Trois contrôleurs étaient chargés du service actif et de la surveillance des bureaux de recettes et des convois. Il leur est devenu impossible de suffire à ce service si étendu, et il est aujourd'hui indispensable de leur adjoindre trois ou quatre vérificateurs.

» Il en est de même de toutes les autres branches du service pour lesquelles des augmentations de personnel sont devenues également nécessaires.

» En outre, il est à remarquer que précédemment les traitements de plusieurs fonctionnaires et employés attachés à l'*administration centrale*, étaient payés, soit sur les fonds de l'emprunt, soit sur le service de l'entretien ou de la locomotion.

» Cette marche étant irrégulière, il a paru convenable de la changer et c'est par suite de cette modification que la dépense qui concerne ces employés, a été portée à l'article *Administration générale*, à dater de 1842.

» Voici, du reste, la comparaison de cette dépense pour 1842 et de la dépense présumée pour 1843.

	1842.	1843.
» Administration générale. fr.	117,000	132,000
» Inspection et contrôle	47,500	47,500
» Total.	164,500	179,500

» Différence en plus, fr. 15,000.

» Il ne faut pas perdre de vue qu'il y aura 23 lieues de plus en exploitation en 1843. »

5° Dans le même tableau, n° 26, les frais de bureau se sont élevés à fr. 71,179, à cause, probablement, des changements de tarifs qui ont dû occasionner des dépenses en papier, registres et impressions. Ce chiffre est porté à fr. 130,000 au litt. A, des Nouveaux développements pour l'exercice 1843. D'où provient une augmentation aussi considérable ?

« Dans le tableau n° 26 du compte-rendu de 1841, les dépenses pour impression et frais de bureau sont en effet portées à. . . fr. 71,179 00

» mais pour le service de perception seulement.

» Il faut y ajouter les dépenses de même nature :

» 1° Pour le service d'entretien de la route 8,155 50

» 2° Pour le service de locomotion 12,991 26

» Ce qui porte la dépense totale à 92,525 56

» Ces dépenses ont été réunies en une seule catégorie pour 1842, ainsi que pour 1843, comme étant une dépense d'administration générale. Elles s'élèveront, pour 1842, à environ fr. 125,000.

» Cette augmentation provient de la quantité énorme d'imprimés et registres qu'il a été nécessaire de faire confectionner par suite de l'introduction du système de transport des marchandises en détail qui prend tous les jours une plus grande extension.

» Déjà une augmentation très forte de dépenses avait eu lieu de ce chef pour 1841, car la somme totale dépensée en 1840 pour fournitures de bureau et impressions ne s'était élevée, pour cet exercice, qu'à fr. 43,338-62 (voir l'exposé des motifs du projet de loi relatif au crédit supplémentaire de fr. 817,000 pour l'exercice 1841).

» La section centrale se fera une idée de l'immense quantité d'imprimés que l'administration est obligée d'employer, quand elle saura que le nombre de feuilles de route accompagnant les marchandises sera, pour 1842, de 550,000.»

6° Le Gouvernement demande, pour l'entretien des routes et des stations, fr. 1,443,000 (litt. B des Nouveaux développements) ; la dépense moyenne de ce chef, pour 1840 et 1841, n'a été que de fr. 743,720. D'où vient cette majoration considérable et hors de toute proportion avec l'étendue des nouvelles sections à exploiter dans le cours de l'exercice 1843 ?

« Déjà depuis plusieurs années la nécessité de renouveler une grande partie des billes et des fers de la route se fait vivement sentir. Quelques renouvellements, mais peu considérables, ont eu lieu en 1840, 1841 et 1842. On s'est borné à renouveler ceux de ces matériaux dont l'état de vétusté et de détérioration présentait un danger imminent ; mais, dans certaines parties du railway, les billes et les fers sont aujourd'hui en si mauvais état, qu'il devient indispensable, pour la sécurité des convois, que l'administration soit mise à même d'exécuter des travaux urgents.

» Pendant les mois de décembre 1841, janvier et février 1842, sur la section de
 » Malines à Termonde seule, plus de 400 rails subondulés se sont brisés ; une
 » quantité considérable de rails devra être remplacée sur cette partie de la
 » route qui devra être relevée sur la moitié de sa longueur. Des travaux de
 » relèvement devront encore avoir lieu sur la section de Bruxelles à Malines.

» La somme dépensée de ce chef en 1841 ne s'est élevée qu'à fr. 42,000
 » environ. Elle s'élèvera pour 1842, à fr. 150,000.

» La somme demandée pour 1843 est de fr. 428,300.

» Une grave responsabilité pèserait sur l'administration si, en pétitionnant
 » cette allocation, elle n'assurait pas de cette manière la sécurité des voyageurs.

» Le nombre¹ des ouvriers piocheurs et garde-barrières devra aussi être
 » considérablement augmenté en 1843, par suite de l'exploitation des nouvelles
 » sections.

» La dépense totale pour le service d'entretien s'élèvera pour 1842, à
 » fr. 1,000,000 environ.

» La somme demandée en plus pour 1843 s'élève donc à fr. 443,000, qui
 » se répartit comme suit :

» Billes, rails, fers, etc.	278,300
» Matériaux divers.	10,000
» Entretien des travaux d'art de la route	15,000
» Id. des stations (bâtiments).	15,000
» Réparation des fours à coak	5,000
» Id. d'outils	1,000
» Dépenses diverses.	4,000
» Ouvriers piocheurs, gardes-barrières, tunnels, excentriques, etc.	115,000
» Total.	<u>443,300</u>

» Cette allocation n'est pas susceptible de réduction.

» Il est à remarquer d'ailleurs que les dépenses dont il s'agit, augmentent à
 » peu près en raison du développement des lignes exploitées, et que, depuis 1840,
 » le nombre de sections de chemin de fer exploitées a été toujours en augmen-
 » tant. On prouve en effet (pag. XC du *Compte-rendu de 1841*) que le service
 » de l'exploitation s'étendait :

» En 1840, sur une longueur de.	66 lieues ;
» En 1841, id. de.	69 id.
» Nous venons de voir qu'il s'étendra en 1842, sur une longueur	
» de	79 id.
» Et en 1843, sur une longueur de.	102 id.

» La section centrale se convaincra par ce qui précède, que le crédit demandé
 » de ce chef n'est pas hors de proportion avec l'étendue des nouvelles sections
 » à exploiter. »

7° *A quelles lignes sont destinés les rails, chevilles et clavettes pour lesquels on réclame une somme de fr. 226,300 ?*

« Les rails, chevilles et clavettes pour lesquels on réclame fr. 226,300.
» sont destinés aux lignes suivantes :

» Bruxelles à Malines	fr. 2,481 40
» Malines à Anvers	1,493 20
» Malines à Termonde.	87,664 80
» Termonde à Gand	72,425 60
» Gand à Bruges.	21,269 00
» Bruges à Ostende.	21,269 00
» Gand à Deynze.	322 40
» Deynze à Courtray	322 40
» Malines à Louvain.	9,511 40
» Louvain à Tirlemont.	2,983 50
» Tirlemont à Waremme	2,983 50
» Waremme à Ans	2,983 50
» Landen à St-Trond	376 90
» Bruxelles à Soignies	213 40
» fr. 226,300 00 »	

8° *A-t-on vendu les rails hors de service, et où ces valeurs sont-elles renseignées ?*

« L'administration n'a fait aucune vente de rails hors de service ; ceux qui ne
» peuvent plus servir dans le corps de la route sont employés dans les évite-
» ments des stations ou mis à la disposition des ingénieurs de la construction
» pour l'exécution de leurs travaux.

» Une comptabilité spéciale est tenue avec rigueur à cet égard. »

9° *Le coak fabriqué sur les lieux d'extraction coûtera beaucoup moins à l'État en faisant servir la chaleur de la houille au mouvement des machines des houillères.*

« Il est impossible de répondre d'une manière satisfaisante à cette observation.
» L'administration n'a pu constater, jusqu'ici, si la chaleur qui s'échappe des
» fours à coak est suffisante pour imprimer le mouvement aux machines
» servant à l'exploitation des houillères.

» Le mode proposé ne serait d'ailleurs possible qu'autant que le combustible
» serait fourni sous forme de coak, au lieu de l'être sous forme de charbon, et
» l'expérience acquise dans le pays aussi bien que les renseignements pris à
» l'étranger, autorisent à croire que l'exploitation aurait beaucoup à souffrir
» d'un mode d'approvisionnement qui abandonnerait la confection du coak à
» l'industrie privée. »

10° *Pourquoi les fonctionnaires et employés du chemin de fer sont-ils rétribués plus fortement que les agents du même grade dans les autres services qui exigent autant de capacité, sinon des connaissances plus étendues?*

« Les fonctionnaires et employés de l'exploitation sont en général moins
» bien rétribués que dans les autres administrations.

» Ainsi, pour ne citer que quelques exemples, les traitements actuels des
» contrôleurs et contrôleurs-adjoints varient de 2,600 à 3,500 francs.

» Ceux des chefs de station qui sont en même temps les receveurs responsa-
» bles, varient de fr. 900 à 3,000 (*maximum*).

» Le receveur de la station du Nord, à Bruxelles, a un traitement de fr. 5,000
» et sa recette s'élèvera pour 1842 à fr. 1,500,000!!

» Traitements des 1 ^{ers} commis	fr. 1,500 à 2,100
» Id. 2 ^{es} id.	1,200 à 1,500
» Id. 3 ^{es} id.	900 à 1,080
» Id. commis-adjoints	600 »
» Id. dessinateurs	900 à 1,500

» Il faut considérer, en outre, que le service du chemin de fer ne peut être
» comparé à aucun autre; il est sans répit, il impose une responsabilité immense
» pour tous les grades.

» Du reste, l'on s'occupe en ce moment d'un travail qui, sans toucher aux
» droits acquis, donnera pour l'avenir une économie notable dans les dépenses
» relatives au personnel, tout en exerçant une heureuse influence sur les dé-
» penses et les recettes en général.

» Dans ce travail, qui sera incessamment soumis au Roi, on a divisé les trai-
» tements de certaines catégories de fonctionnaires en deux parties, l'une for-
» mant le *traitement fixe* et l'autre le *traitement variable* à prélever sur un
» tantième de l'excédant des recettes sur les dépenses générales d'exploitation.

» Ce tantième serait réparti tous les ans au 1^{er} juillet, pour l'exercice clos au
» 31 décembre, entre tous les employés, au marc le franc de leurs traitements
» fixes »

11° *Pour quel motif l'un des deux inspecteurs du chemin de fer reçoit-il un traitement plus élevé que l'autre?*

« Les motifs sont indiqués dans l'arrêté ci-annexé du 30 juin 1840 (*An-
» nexes D*), qui a fixé les traitements des inspecteurs. »

12° *Pourquoi a-t-on créé une place d'inspecteur aux plantations sur la route ferrée, puisque les plantations pour taillis peuvent être surveillées par les employés ordinaires, et qu'il serait dangereux d'avoir de la futaie le long des rails, par suite de la chute des arbres dans les temps d'orage?*

« Il peut y avoir des arbres de futaie le long des remblais et dans les terrains

» où des emprunts ont été pratiqués. Les plantations des chemins de fer sont
» fort loin d'être sans importance et la création d'un service spécial pour les
» plantations peut être de nature à produire de bons effets. Voir du reste l'arrêté
» ci-joint, en date du 31 mars 1841 (*Annexe E*), par lequel l'inspecteur des
» plantations a été nommé. »

13° *On désire que l'administration fasse publier par trimestre les mouvements du chemin de fer, ainsi que les recettes. On désire aussi qu'il y ait un tableau séparé pour la ligne du Midi, comme cela avait lieu précédemment.*

« Ces renseignements seront publiés par trimestre, ainsi qu'on le demande. »

14° *On demande si les sections intermédiaires ne sont pas privées de l'avantage de recevoir les marchandises selon un tarif proportionnel et pour quels motifs.*

« Les stations intermédiaires, c'est-à-dire, celles qui n'ont pas de bureaux et
» ne sont pas tarifées, ne reçoivent pas les marchandises au même taux que les
» autres stations.

» Ces stations paient les mêmes prix que pour les stations principales sui-
» vantes.

» Plusieurs motifs ont déterminé l'adoption de cette mesure ; d'abord il est à
» remarquer que les expéditions de ou pour ces stations sont peu considérables ;
» qu'elles ne se composent en général que de charges incomplètes et qu'elles
» nécessitent toujours l'envoi de waggons vides qui doivent y stationner pendant
» 24 heures et plus pour être chargés ou déchargés.

» En second lieu, les expéditions de ou pour ces stations se font constamment
» à de petites distances et ce sont là les transports les plus onéreux pour l'ad-
» ministration.

» Il est néanmoins fait exception à ce principe pour ce qui concerne les trans-
» ports importants. Ainsi, par exemple, les charbons nécessaires aux fabriques
» transportés en grandes quantités dans les localités intermédiaires, sont admis
» d'après un tarif proportionnel à la distance. »

15° *On désire avoir des explications sur la concession du chemin de fer d'Anvers à Gand, que l'on regarde comme préjudiciable au rail-way de l'État. On pense qu'aucune concession de chemin de fer ne doit avoir lieu que par une loi spéciale.*

« La loi du 19 juillet 1852, sur les concessions de péages, loi successivement
» prorogée jusqu'au 1^{er} janvier 1843, autorise le gouvernement à accorder des
» concessions de 90 ans, pour tous ouvrages d'utilité publique, les travaux
» de canalisation des fleuves et rivières seuls exceptés.

» Il suit de là que le Gouvernement a agi dans les limites de ses pouvoirs.
 » en concédant le chemin de fer d'Anvers à Gand.

» Quant à la question de savoir s'il convient de modifier la loi du 19 juillet 1852, en décidant qu'aucune concession de chemin de fer ne doit avoir lieu que par une loi spéciale, elle trouvera naturellement sa place dans la discussion du projet tendant à une nouvelle prorogation de la loi de 1852, projet dont la Chambre est saisie.

» Ainsi qu'il s'en est expliqué dans les deux Chambres, lors des vœux émis en faveur de cette concession, à l'occasion de la discussion de la loi d'emprunt pour l'achèvement des chemins de fer de l'État, le Gouvernement n'a pas considéré le chemin de fer d'Anvers à Gand, comme pouvant être préjudiciable au rail-way de l'État.

» Il faut remarquer que les transports qui se font par rail-way, entre Gand et Anvers, sont à peu près nuls, pour ce qui concerne les marchandises, et que, pour ce qui concerne les voyageurs, ils n'ont qu'une médiocre importance.

» Il résulte, en effet, des tableaux statistiques produits à l'appui du dernier compte-rendu, que les transports de voyageurs entre les deux villes précitées ont été les suivants :

		VOYAGEURS.		RECETTES.
» En 1840	{ d'Anvers à Gand	16,000	fr.	49,000
	{ de Gand à Anvers. . . .	16,000		49,000
	» .	<u>32,000</u>	fr.	<u>98,000</u>
» En 1841	{ d'Anvers à Gand	14,000	fr.	46,000
	{ de Gand à Anvers	14,000		46,000
	» .	<u>28,000</u>	fr.	<u>92,000</u>

» Ce qui donne, par année, une moyenne de 30,000 voyageurs et de fr. 95,000 de recette.

» L'on ne peut admettre que ce mouvement de voyageurs soit enlevé, en totalité, au rail-way de l'État par le chemin de fer du pays de Waes; car le rail-way de l'État conservera nécessairement les voyageurs qui y trouveront des motifs particuliers de convenance, soit parce que les heures de départ leur conviendront mieux, soit parce qu'ils ne voudront pas se soumettre au passage de l'Escaut, surtout en hiver, soit par d'autres causes.

» L'on croit donc aller fort loin en admettant que le chemin de fer concédé enlève au rail-way de l'État les trois quarts du mouvement actuel des voyageurs d'Anvers à Gand et *vice versa*, ce qui fera 22,500 voyageurs et fr. 71,250 de recette.

» Mais cette recette est une recette brute, de laquelle il faut défalquer ce que coûtent 22,500 voyageurs sur un parcours de 16 lieues et demie.

» Or, en ne tenant compte que des dépenses qui vont croissant avec le

» nombre des voyageurs, chaque voyageur coûte environ 8 centimes par
» lieue, ce qui correspond pour le trajet entier, à fr. 1-52.

» Les 22,500 voyageurs coûteront donc fr. 29,700, ce qui réduit la perte à
» fr. 41,550 par an.

» Mais cette perte sera-t-elle sans compensation pour le rail-way de l'État ?

» On ne le pense pas, puisque le chemin de fer du pays de Waes est destiné à
» devenir un double affluent du rail-way de l'État, tant vers Anvers que vers
» Gand, et à le mettre en communication intime avec l'une des contrées les plus
» populeuses et les plus riches du pays.

» L'on a donc supposé que le chemin de fer du pays de Waes, par ses apports
» de voyageurs, compenserait au moins ce qu'il pourrait faire perdre au rail-
» way de l'État.

» A ces considérations sont venues se joindre des considérations d'utilité
» publique et d'équité, sur lesquelles la commission d'enquête a insisté et que
» la section centrale appréciera à la lecture du procès-verbal ci-joint (*Annexe F*).

» En résumé, la demande en concession du chemin de fer de Gand à Anvers,
» par Lokeren et St-Nicolas, a été soumise à l'instruction voulue par les règle-
» ments sur la matière : à la suite d'un avis préliminaire du conseil des ponts
» et chaussées, l'enquête a été ouverte dans les provinces d'Anvers et de la
» Flandre orientale ; les chambres de commerce de Gand, St-Nicolas et Anvers
» ont été entendues ; enfin et à la suite de l'enquête, le conseil des ponts et
» chaussées a été appelé à émettre un avis définitif.

» Tous les avis émis dans cette longue instruction se sont accordés à recon-
» naître l'utilité du projet, et le Gouvernement, après un examen scrupuleux
» de l'affaire, considérée en elle-même et dans ses rapports avec le rail-way de
» l'État, acquit la conviction qu'il y avait lieu d'accorder la concession
» demandée.

» Toutefois, quoique sa conviction fût déjà formée à l'époque de la présen-
» tation du projet de la dernière loi d'emprunt, il a jugé prudent de suspendre
» sa décision jusqu'après la discussion, afin qu'à l'occasion d'une demande de
» fonds pour le rail-way de l'État, chaque membre de la législature fût en
» position de présenter utilement ses observations sur le chemin de fer du
» pays de Waes.

» Cette dernière épreuve a été entièrement favorable au chemin de fer
» demandé en concession ; car, on doit s'en souvenir, des voix nombreuses l'ont
» appuyé. »

16° *On demande s'il n'y aurait pas nécessité de régler par une loi la police du
chemin de fer.*

« Le Gouvernement élabore le projet d'une loi destinée à prévenir les acci-
» dents qui peuvent être le résultat, tant de la chute de corps d'arbre sur le
» rail-way, que d'obstacles mis à la circulation des convois par le fait de l'homme.

« Il pense qu'au moyen de cette loi et des règlements arrêtés ou à arrêter en
» vertu de l'art. 2 de la loi du 12 avril 1835, la police du chemin de fer
» pourra être assurée.

» Quoi qu'il en soit, la question posée par la section centrale se représentera
» et pourra convenablement recevoir une solution lors de la discussion du
» projet susmentionné. »

*17° On demande où en est l'affaire au sujet des difficultés avec l'entrepreneur
des sections de la Vesdre.*

« L'affaire est soumise aux tribunaux; les plaidoiries sont terminées, le
» ministère public a pris ses conclusions et l'on s'attend à ce que la décision
» interviendra sous quelques jours. »

On demande enfin, au nom de la 1^{re} section :

*1° Un tableau détaillé par ligne, du nombre des lieues parcourues par les
locomotives pendant les 11 premiers mois de 1842 et dont le parcours est
présupposé pendant le dernier mois de cette année ;*

*2° Un état séparé pour la recette, correspondant aux mouvements ci-dessus
indiqués ;*

*3° Un état de situation du magasin central à la fin de 1840, 1841 et 1842
jusqu'au mois de décembre ;*

*4° Un état de situation des magasins particuliers des stations au 1^{er} déc. 1842.
On désire que ces pièces soient imprimées et distribuées à la Chambre.*

*5° Un relevé des dépenses d'exploitation pendant les 11 premiers mois de 1842.
On désire que ce relevé soit fait comme dans les tableaux nos III et XXVI
du compte-rendu de 1841 ; on désire aussi que, pour les objets de consom-
mation, tels que les houilles, on indique les quantités en poids ou en cubes,
qui correspondent aux sommes dépensées pour ces objets.*

*6° L'indication des quantités fournies pour la consommation, lesquelles ne
sont renseignées qu'en argent dans les tableaux nos III et XXVI du compte-
rendu de 1841 ;*

*7° Un état exact, par nature, quantité et montant, de la somme de fr. 184,000,
laquelle aurait été imputée irrégulièrement sur l'exercice 1841.*

« L'on a vu par les *Développements nouveaux du budget*, que les dépenses
» d'exploitation du chemin de fer, qui, en 1841, se sont élevées à fr. 61,928
» par lieue exploitée, seront, pour 1842, de fr. 56,202, et qu'au budget
» de 1843, on ne demande que fr. 5,400,000 pour l'exploitation de 102 lieues
» de rail-way, ce qui correspond à fr. 52,941 par lieue.

» Il résulte du rapprochement de ces chiffres que l'exploitation de 1842
» aura été d'environ 10 p. % moins coûteuse que celle de 1841 et que, dans

» l'hypothèse que le chiffre demandé pour 1843 soit alloué, la dépense
» devra être réduite, en 1843, de 15 p. % comparativement à ce qu'elle était
» en 1841.

» Loin donc de demander des augmentations pour le chemin de fer, le
» Gouvernement, après avoir réalisé sur l'exercice courant une économie de
» 10 p. %, prend l'engagement tacite d'obtenir, pour l'exercice prochain,
» une nouvelle économie de 5 p. %.

» Dans cet état des choses, on croit pouvoir demander que la section
» centrale renonce à réclamer la production immédiate des renseignements
» indiqués ci-dessus.

» Ces renseignements, pour être présentés d'une manière méthodique et
» complète, exigeraient en quelque sorte la formation d'un compte-rendu
» nouveau, embrassant les 11 premiers mois de 1842. En entrant dans cette
» voie, on en viendrait réellement à demander deux comptes-rendus par année,
» là où la loi n'en exige qu'un. En outre, cela ne serait possible qu'à la
» condition de retarder beaucoup la discussion et le vote du budget des
» travaux publics, ce qui serait un mal réel, on doit le déclarer.

» Tout ce que le Gouvernement peut faire, c'est de prendre l'engagement de
» s'occuper, lorsque l'année sera révolue, du compte-rendu de 1842 et de le
» dresser de manière à ce qu'on y trouve, autant que la chose sera possible,
» les renseignements réclamés par la section centrale. »

La section centrale, après avoir mûrement examiné les réponses qui précèdent, s'est demandée d'abord si elle devait suspendre l'examen du budget jusqu'à ce que le Gouvernement lui eût remis les tableaux et les états réclamés au nom de la première section.

Persuadée que les éléments du travail demandé ne reposent pas tous à l'administration centrale et que, pour les réunir et les coordonner, il eût fallu un temps considérable, la section centrale a été d'avis que l'absence de ces tableaux ne devait pas suspendre le rapport qu'elle était chargée de faire sur le budget, surtout s'il était reconnu que ces renseignements ne sont pas indispensables pour apprécier la nécessité de l'allocation demandée par le Gouvernement.

La section centrale s'est demandée, en second lieu, si elle est appelée à émettre son avis sur chacune des réponses faites par le Gouvernement et que nous venons de transcrire.

Elle a pensé que, s'il est de son devoir de soumettre au Gouvernement les questions soulevées par les différentes sections, elle n'est pas nécessairement appelée à peser la valeur de chacune des réponses qu'elle a reçues; elle les soumet à l'appréciation de la Chambre, comme des éléments de discussion, dans lesquels chaque membre peut puiser des arguments pour ou contre l'administration.

Il restait ainsi à délibérer sur la question de savoir si le Département des

travaux publics avait justifié la demande d'un crédit de fr. 5,400,000 pour l'exploitation du chemin de fer en 1843.

La section centrale regrette vivement que le Gouvernement et les Chambres se trouvent dans l'impossibilité de soumettre jusqu'ici, à des règles fixes, tout ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer.

Jusqu'à ce que le système des chemins de fer soit achevé, on est, par la force des choses, obligé de laisser au chef du Département des travaux publics un arbitraire qu'il doit souhaiter, plus que tout autre, de voir restreindre plus tard par une loi organique.

Presque tout ce qui concerne cette exploitation, jusqu'au tarif même, est provisoire et doit l'être : chaque section qu'on livre à la circulation vient déranger les prévisions. Telle station, par exemple, secondaire aujourd'hui, acquiert une grande importance par l'ouverture d'une section nouvelle ; de là augmentation de travail, et, par conséquent, de personnel, dans des proportions qu'on ne saurait soumettre à des calculs fixes.

Joignez à cela l'impossibilité d'évaluer en ce moment aussi bien l'aggravation de charges qui résultera pour le trésor de la mise hors d'usage de billes et de rails, que le dégrèvement qu'opérera l'achèvement du rail-way jusqu'aux lieux de production du combustible, des ateliers de construction, des établissements métallurgiques, etc., etc.

Si la Chambre réduisait, par exemple, le crédit demandé (cahier de développemens) pour remplacer des billes et les rails subondulés, cette prétendue économie de fr. 3 à 400,000 déplacerait une grave responsabilité qui pèse sur l'administration, en mettant celle-ci dans l'impuissance de faire les changements qu'elle croit indispensables à la sûreté des voyageurs.

Mais, en attendant ce budget normal, que l'achèvement des chemins de fer nous permettra d'exiger et que nous attendons tous avec la même impatience, faut-il allouer, par un vote de confiance, tous les crédits qu'il plairait au Gouvernement de demander ? Nullement, et la Chambre peut encore, pour 1843, suivre la marche qu'elle a suivie jusqu'à ce jour. Chaque année la section centrale et la Chambre ont accordé au Ministre des travaux publics, pour couvrir les dépenses d'exploitation, le crédit alloué pour l'année courante, majoré dans la proportion du nombre et de la longueur des sections nouvelles, qui devaient être livrées à la circulation.

En prenant cette proportion pour base de calcul, la section centrale a été d'avis que la somme demandée pour l'exercice 1843 est en rapport avec la nouvelle extension que le rail-way est destiné à prendre l'année prochaine.

En effet, pour l'exercice 1842, et alors que le développement des sections en exploitation était de 79 lieues, vous avez évalué les dépenses à fr. 4,440,000 ; ce qui correspond à fr. 56,202 par lieue.

Or la longueur moyenne des sections qui seront exploitées en 1843 sera, d'après les assurances du Gouvernement, de 102 lieues ; la somme demandée de fr. 5,400,000 équivaut ainsi à fr. 52,941 par lieue.

Il est vrai, d'un côté :

1^o Que ces 23 lieues nouvelles ne seront pas exploitées depuis le commencement jusqu'à la fin de l'exercice ;

2^o Que les frais généraux d'exploitation ne s'accroissent pas dans la même proportion que la longueur du chemin de fer s'étend, et, par conséquent, qu'en tenant compte de ces deux considérations, la dépense moyenne par lieue doit diminuer d'année en année jusqu'à l'achèvement des chemins de fer décrétés.

Mais il est à remarquer, d'un autre côté :

1^o Que, pour la première fois, le renouvellement de billes, de rails, chevilles et clavettes, doit absorber fr. 428,500, ou le cinquième de la somme totale demandée pour couvrir les dépenses d'exploitation ;

2^o Que, même en y comprenant ces frais de renouvellement, la dépense moyenne par lieue, prévue au budget de 1843, est moins élevée que celle prévue au budget de 1842.

D'après toutes ces considérations la section centrale vous propose, Messieurs, d'allouer au Gouvernement un crédit de fr. 5,400,000, divisé en 4 articles, ainsi conçus :

ART. 1 ^{er} . Administration générale	fr. 291,500
ART. 2. Service de l'entretien des routes et des stations.	1,443,000
ART. 3. Service de locomotion et entretien du matériel.	2,570,700
ART. 4. Service des transports	1,094,800

En confiant de nouveau au Ministre des sommes globales si importantes, la section centrale sent le besoin d'insister plus que jamais sur la nécessité de restreindre, autant que possible, la nomination d'employés, et d'introduire dans toutes les branches de l'exploitation les économies compatibles avec la vitesse de locomotion et la sûreté des voyageurs,

SECTION II.

POSTES.

(Voir les *Développements du budget*, pages 54 et 55.)

ARTICLE UNIQUE. — POSTES. — *Personnel, matériel, transport de dépêches, service rural, etc.* fr. 1,170,546 (1).

Ce crédit est admis par toutes les sections : cependant, la 2^e et la 6^e section demandent des explications sur les deux questions que nous transcrivons ici

(1) Les *Nouveaux développements du budget* indiquent, comme une erreur matérielle, le crédit primitif porté au projet de budget à la somme de fr. 1,070,546.

avec les réponses que la section centrale a reçues de M. le Ministre des travaux publics.

1^o On demande la division du crédit pétitionné en articles correspondant aux lettres des Nouveaux développements.

« Les Chambres ont consenti à allouer au budget de 1842 un crédit global
» pour le service des postes, afin de mettre le Gouvernement à même d'exécuter,
» sans augmentation de dépense, les arrêtés du 6 avril 1841, portant réorga-
» nisation du service des postes, et d'introduire en même temps dans le taux
» des traitements des fonctionnaires et employés appartenant à cette branche
» d'administration, les diverses modifications devenues nécessaires par suite de
» la suppression des émoluments.

» Ainsi qu'on a pu le voir par les divers renseignements donnés à l'appui du
» budget de 1843, la latitude qui a été accordée sous ce rapport au Gouverne-
» ment, a produit les résultats les plus favorables, puisqu'au moyen des écono-
» mies réalisées sur quelques natures de dépenses, l'administration est parvenue,
» non-seulement à assurer l'exécution des arrêtés précités, mais encore à amé-
» liorer sensiblement la position des employés subalternes et même à augmenter
» le nombre de certains agents, sans qu'il en soit résulté aucune majoration de
» dépense pour le trésor.

» Les motifs qui ont déterminé la législature à voter un crédit global pour
» l'exercice 1842, subsistent encore aujourd'hui, puisqu'il n'a pas été possible,
» jusqu'à présent, de fixer définitivement la position de tous les fonctionnaires
» des postes.

» Admettre la demande de diviser le crédit pétitionné en articles correspon-
» dant aux subdivisions indiquées dans les *Développements*, ce serait placer
» l'administration dans l'impossibilité d'introduire aucune amélioration, sans
» recourir à l'intervention des Chambres, pour obtenir, soit de nouveaux
» crédits, soit des transferts d'un article à l'autre; tandis que, si l'on maintient
» encore pour l'année 1843 l'allocation d'un chiffre global, le Gouvernement
» pourra persister dans la voie des améliorations qu'il a suivie en 1842 et
» arriver ainsi, avant la fin de 1843, à l'exécution complète de la réorganisation
» des postes, en restant dans les limites du crédit pétitionné.

» Si, non-obstant ces considérations, la section centrale croyait devoir
» demander la division du chiffre de fr. 1,170,546, la seule qui puisse être
» admise pour le moment, est celle indiquée dans les *Développements*, savoir :

ART. 1 ^{er} . — Personnel	fr. 800,000
ART. 2. — Matériel	370,546

2^o Une section pense qu'il est nécessaire de conclure avec l'Angleterre un arrangement plus favorable au commerce et au pays que celui qui existe actuellement.

« Le Gouvernement a déjà reconnu que nos communications postales avec l'Angleterre ne répondent plus aux besoins actuels.

» Des ouvertures ont été faites auprès de l'Office britannique, pour l'amener à établir des relations quotidiennes entre les deux pays et à abolir l'affranchissement obligatoire des lettres échangées entre les deux offices.

» On espère pouvoir arriver prochainement à la conclusion d'un nouvel arrangement qui permette d'introduire cette double amélioration avant la fin de 1843.

» Pour pouvoir traiter avantageusement avec l'Angleterre, deux choses sont nécessaires.

» D'abord, il importe que le Gouvernement puisse s'écarter à certains égards, des dispositions de la loi du 29 décembre 1835, qui a fixé la taxe des lettres pour le parcours en Belgique. Un projet de loi, ayant pour objet d'autoriser le gouvernement à modifier à titre d'essai les tarifs de la poste, se prépare en ce moment.

» On étudie aussi dans ce moment l'établissement d'un service régulier de bateaux à vapeur, aux frais de l'État, pour relier, en quelque sorte, nos chemins de fer avec ceux d'Angleterre, pour le transport des dépêches et des voyageurs. »

Il ne faut pas perdre de vue que l'erreur de calcul qui majore le chiffre de fr. 100,000, n'a été signalée par M. le Ministre qu'après l'examen du budget en sections. On ne doit cependant pas conclure de cette rectification que le crédit demandé pour 1843 présente une majoration de fr. 100,000; en effet, l'article *Postes*, qui ne figurait au budget de 1842 que pour la somme de fr. 1,070,546, a été porté à fr. 1,170,546 par la loi du 19 juin 1842, dont l'art. 6 est conçu en ces termes : « L'art. unique de la sect. 2 du chap. III du budget du Ministère des travaux publics, pour l'exercice 1842, est majoré de fr. 100,000 et porté à la somme de un million cent soixante-dix mille cinq cent quarante-six francs (fr. 1,170,546). »

Dans l'espoir que la réorganisation des postes, qui paraît devoir se compléter avant la fin de 1843, permettra de subdiviser à l'avenir l'allocation globale qui figure à cet article, la section centrale vous propose, encore pour cette fois, de suivre l'exemple du passé, en divisant cependant le chiffre en deux articles, comme suit :

ART. 1^{er}. — Personnel fr. 800,000

ART. 2. — Matériel fr. 370,546

CHAPITRE IV.

MINES.

CONSEIL DES MINES.

N° 1.	{	Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines. fr.	42,000	}	45,600
		Frais de route, indemnités éventuelles pour les conseillers honoraires	1,200		
		Entretien et renouvellement du mobilier, fournitures de bureau, achat de livres, chauffage et éclairage	2,400		

Pas d'observations.

N° 2.	{	Traitements des ingénieurs et des conducteurs.	116,300	}	156,300
		Frais de bureau et de déplacement, et dépenses éventuelles par suite de promotions ou d'admissions dans le corps.	40,000		

N° 3. Subsidés aux caisses de prévoyance; secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement 45,000

N° 4. Impressions, achats de livres et d'instruments; encouragements et subventions pour la publication de plans et mémoires, essais et expériences. 10,000

Adopté, sans observations.

CHAPITRE V.

SECOURS.

ARTICLE UNIQUE. — *Secours à des employés ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension.* fr. 3,000

Adopté.

CHAPITRE VI.

DÉPENSES IMPRÉVUES.

ARTICLE UNIQUE. — *Dépenses imprévues* fr. 30,000

Toutes les sections adoptent cet article ; cependant la 6^e section ayant trouvé le libellé trop élastique, la section centrale a soumis cette observation à M. le Ministre des travaux publics : il a répondu que le libellé a toujours été le même ; qu'il est reproduit dans les mêmes termes que pour les années antérieures, qu'il serait difficile de le changer.

La section centrale a d'autant plus facilement admis ces raisons, que ce chapitre, avec le même intitulé, se représente et s'est toujours représenté, dans les budgets de tous les Départements ministériels.

D'après les différents votes dont nous venons de rendre compte, le projet du budget, pour l'exercice 1843, se trouve modifié par la section centrale de la manière indiquée au tableau ci-joint.

Le rapporteur,
LIEDTS.

Le président,
DE BEHR.

46

BUDGET DES DÉPENSES
DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
Pour l'exercice 1843.

NUMÉRO		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
des articles de la loi	des développem ^{ts} des articles.	
CHAPITRE PREMIER.		
ADMINISTRATION CENTRALE.		
1	»	Traitement du Ministre.
2	»	Id. des fonctionnaires, employés et gens de service.
3	»	Loyer de l'hôtel du Ministère
4	»	Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.
5	»	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'admini- stration centrale.
		TOTAL DU CHAPITRE I ^{er} . . . fr.
CHAPITRE II.		
PONTS ET CHAUSSÉES. — CANAUX, RIVIERES, POLDERS. — PORTS ET COTES. — BATIMENTS CIVILS. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.		
SECTION PREMIÈRE.		
Ponts et chaussées.		
1	{	A. Entretien des routes, d'après les baux existants et ceux à intervenir pour 1843. . .
		B. Salaire des préposés aux ponts à bascule.
		C. Étude de projets, frais de levée de plans, achat et réparation d'instruments, matériel et impressions du service actif.
		D. Travaux d'amélioration, réparations extraordinaires et construction de routes nouvelles.
Plantations.		
2	»	Frais d'entretien, etc., de nouvelles plantations sur les routes de l'État.
		TOTAL DE LA SECTION 1 ^{re} . . . fr.
SECTION II.		
Canaux, rivières, polders.		
SERVICE DES CANAUX DE GAND AU SAS-DE-GAND, DE MAESTRICHT A BOIS-LE-DUC, DE POMMEROEUL A ANTOING ET DE LA SAMBRE.		
3	{	A. Canal de Gand au Sas-de-Gand.
		» Entretien ordinaire
		» Travaux de dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale.
		» Id. de renforcement et de restauration des bords
		» Personnel ,
		A reporter.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ORDINAIRES ET PER- MANENTES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
21,000 00	»	21,000 00	21,000 00	»	21,000 00
166,020 00	»	166,020 00	91,850 00	»	91,850 00
9,000 00	»	9,000 00	9,000 00	»	9,000 00
31,600 00	»	31,600 00	31,600 00	»	31,600 00
8,000 00	»	8,000 00	8,000 00	»	8,000 00
235,620 00	»	235,620 00	161,450 00	»	161,450 00
1,675,826 00	»	2,600,000 00	1,675,826 00	»	2,600,000 00
29,820 00			29,820 00		
20,000 00			20,000 00		
874,354 00			874,354 00		
50,000 00	»	50,000 00	50,000 00	»	50,000 00
2,650,000 00	»	2,650,000 00	2,650,000 00	»	2,650,000 00
5,700 00	»	40,960 00	40,960 00	»	40,960 00
18,000 00					
10,000 00					
7,260 00					
40,960 00	»	40,960 00	40,960 00	»	40,960 00

NUMÉRO		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
des articles de la loi	des développements des articles	
		REPORT. fr.
	B.	<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>
	"	Entretien ordinaire.
	"	Renouvellement des portes d'aval de l'écluse de Hocht
	"	Personnel
	C.	<i>Canal de Pommereul à Antoing.</i>
	"	Entretien ordinaire
3 (suite).	"	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration, alimentation
	"	— d'achèvement nécessaires pour mettre le canal dans son état normal ; première partie des travaux à exécuter pendant un bail de 6 années
	"	Personnel
	D.	<i>Sambre canalisée.</i>
	"	Travaux d'entretien ordinaire et de dragage.
	"	Personnel
		TOTAL DE L'ART. 3.
		<i>Canal de Bruxelles à Charleroy.</i>
4	"	Frais d'entretien et de personnel.
		<i>Service de l'Escaut.</i>
	"	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale
	"	— — dans la province de Hainaut
	"	Dévasement entre la frontière française et Antoing
	"	Restauration de l'écluse d'entrée à Tournay
5	"	— de mer, première moitié.
	"	Enlèvement de décombres qui obstruent la branche du Bas-Escaut en aval de l'écluse des <i>Bramgatem</i>
	"	Dévasement des canaux de décharge de <i>Melsen</i> , <i>Zwurte-Coppensbeke</i> et <i>Zwynaerde</i> .
	"	Personnel dans les deux provinces
		A REPORTER. fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843, par la section centrale.		
CHARGES ORDINAIRES ET PER- MANENTES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
40,960 00	»	40,960 00	40,960 00	»	40,960 00
20,000 00	»	41,457 50	20,000 00	»	41,457 50
»	5,000 00		»	5,000 00	
16,457 50	»		16,457 50	»	
28,000 00	»	163,909 00	28,000 00	»	163,909 00
72,489 00	»		72,489 00	»	
»	50,000 00		»	50,000 00	
13,420 00	»		13,420 00	»	
113,106 00	»	149,486 00	113,106 00	»	149,486 00
36,380 00	»		36,380 00	»	
340,812 50	55,000 00	395,812 50	340,812 50	55,000 00	395,812 50
121,036 00	»	121,036 00	121,036 00	»	121,036 00
5,000 00	»	88,900 00	5,000 00	»	88,900 00
10,800 00	»		10,800 00	»	
»	14,400 00		»	14,400 00	
»	10,000 00		»	10,000 00	
»	18,700 00		»	18,700 00	
»	15,000 00		»	15,000 00	
»	4,000 00		»	4,000 00	
11,000 00	»	605,748 50	11,000 00	»	605,748 50
488,648 50	117,100 00		488,648 50	117,100 00	

NUMÉRO		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
des articles de la loi	des développem ^{ts} des articles	
		Report
		<i>Service de la Lys.</i>
6	»	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale.
	»	— — — — — occidentale
	»	Renouvellement de la partie tournante du pont St-Michel à Gand
	»	Dévasement dans la traverse de Gand
	»	Personnel dans les deux Flandres
		<i>Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.</i>
7	»	Entretien et travaux aux chemins de halage.
	»	Travaux d'amélioration
	»	Personnel
		<i>Service de la Meuse dans le Limbourg.</i>
8	»	Travaux aux rives.
	»	Personnel
		<i>Service de la Dendre.</i>
9	»	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale.
	»	— — — — — dans la province du Hainaut.
	»	Indemnité pour la manœuvre du moulin de Grammont.
	»	Placement de pieux d'amarrage dans la traverse de Termonde.
	»	Personnel dans ces deux provinces
		<i>Service du Rupel, de la Dyle et du Demer.</i>
10	»	Travaux ordinaires
	»	Personnel
11	»	Travaux aux voies navigables de second ordre; frais d'étude et de levée de plans; achat et réparation d'instruments.
12	»	Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Senne.
13	»	Première moitié de la part de l'État dans les travaux d'amélioration de la navigation de Bruges vers Dunkerque, et de l'écoulement des eaux.
		A reporter.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ORDINAIRES ET PER- MANENTES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
488,648 50	117,100 00	605,748 50	488,648 50	117,100 00	605,748 50
8,994 00	"	50,911 50	8,994 00	"	50,911 50
16,340 00	"		16,340 00	"	
"	8,000 00		"	8,000 00	
"	15,000 00		"	15,000 00	
2,577 50	"		2,577 50	"	
17,685 00	"	238,380 00	17,685 00	"	238,380 00
"	200,000 00		"	200,000 00	
20,695 00	"		12,095 00	8,600 00	
146,200 00	"	150,000 00	"	146,200 00	150,000 00
3,800 00	"		3,800 00	"	
6,350 00	"	18,496 56	6,350 00	"	18,496 56
2,000 00	"		2,000 00	"	
846 56	"		846 56	"	
"	600 00		"	600 00	
8,700 00	"		8,700 00	"	
4,600 00	"	5,900 00	4,600 00	"	5,900 00
1,300 00	"		1,300 00	"	
"	45,000 00	45,000 00	"	45,000 00	45,000 00
"	45,881 94	45,881 94	"	45,881 94	45,881 94
"	144,120 00	144,120 00	"	144,120 00	144,120 00
728,736 56	575,701 94	1,304,438 50	573,936 56	736,501 94	1,304,438 50

NUMÉRO		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
des articles de la loi.	des développemens des articles.	
		Report. . . . fr.
14		<i>Canaux de Gand à Ostende, dont l'État reprend l'administration, à partir du 1^{er} janvier 1843.</i>
	"	Entretien ordinaire dans la Flandre orientale.
	"	— — — — occidentale
	"	Placement de tirants en fer au pont de la nouvelle promenade.
	"	Dévasement en divers endroits dans la Flandre orientale.
	"	Restauration du chemin de halage entre le pont d'Aeltre et Nieuwendam
	"	Travaux extraordinaires de réparation dans la Flandre occidentale
		<i>Service des bacs et bateaux de passage.</i>
15	"	Confection et entretien des bacs et de leurs dépendances
		<i>Service des poldres.</i>
	"	Subside à la direction du poldre de Lillo.
16	"	Travaux aux digues de la partie non réendigée du poldre de Lillo.
	"	Personnel
		TOTAL DE LA SECTION I. . fr.
		SECTION III.
		PORTS D'OSTENDE ET DE NIEUPORT, CÔTE DE BLANKENBERGHE.
		<i>Port d'Ostende.</i>
	"	Entretien de l'avant-port.
	"	— de l'arrière-port et des écluses de Slykens.
	"	— des écluses du bassin de commerce.
	"	Travaux de prolongement de la jetée d'Ouest.
17		<i>Port de Nieuport.</i>
	"	Travaux d'entretien
	"	Renouvellement d'une paire de portes de la nouvelle écluse de Furnes.
	"	— — — — de l'écluse d'Ypres
	"	Continuation du redressement du chenal près de l'ancien quai des Pestiférés. . . .
		A reporter. . . . fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ORDINAIRES ET PER- MANENTES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES ET TEMPORAIRES.	TOTAL	CHARGES ORDINAIRES	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL
728,736 56	575,701 94	1,304,438 50	573,936 56	730,501 94	1,304,438 50
5,993 00	"	40,751 00	5,993 00	"	40,751 00
13,407 00			13,407 00	"	
1,330 00			"	1,330 00	
5,000 00			"	5,000 00	
1,659 00			"	1,659 00	
13,362 00			"	13,362 00	
20,000 00	"	20,000 00	20,000 00	"	20,000 00
"	5,000 00	26,000 00	"	5,000 00	26,000 00
20,000 00	"		"	20,000 00	
1,000 00	"		1,000 00	"	
810,497 56	580,701 94	1,391,199 50	614,336 56	776,852 94	1,391,189 50
43,300 00	"	110,487 00	43,300 00	"	110,487 00
2,750 00	"		2,750 00	"	
1,100 00	"		1,100 00	"	
"	63,337 00		"	63,337 00	
17,133 33	"	25,133 33	17,133 33	"	25,133 33
"	2,733 33		"	2,733 33	
"	2,466 67		"	2,466 67	
"	2,800 00		"	2,800 00	
64,283 33	71,337 00	135,620 33	64,283 33	71,337 00	135,620 33

NUMÉRO		DESIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
des articles de la loi	des développements des articles	
		Report
		<i>Côte de Blankenberghe.</i>
17	»	Travaux d'entretien.
(suite).	»	Personnel des ports et côtes.
		TOTAL DE L'ART. 17. fr.
		<i>Fares et fanaux.</i>
18	»	Frais d'entretien des phares et fanaux
		TOTAL DE LA SECTION III.
		SECTION IV.
		<i>Bâtiments civils.</i>
19	»	Entretien et réparation des hôtels, édifices et monuments de l'État.
20	»	Constructions nouvelles et travaux d'amélioration.
		1 ^o Grosses réparations et travaux d'amélioration à effectuer à l'hôtel du gouvernement provincial à Bruges. fr. 10,000
		2 ^o Achèvement des travaux d'amélioration commencés à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons. 3,000
		3 ^o Exhaussement d'un étage du bâtiment contigu à celui construit l'année dernière au minis- tère de la justice 6,500
		Fr. 19,500
		TOTAL DE LA SECTION IV. fr.
		SECTION V.
		<i>Personnel des ponts et chaussées.</i>
21	»	Traitements des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement, indem- nités et dépenses éventuelles.
		TOTAL DE LA SECTION V.
		RÉCAPITULATION DU CHAPITRE II.
		SECTION 1 ^{re} . — Ponts et chaussées
		— 2. — Canaux, rivières et poldres
		— 3. — Ports et côtes
		— 4. — Bâtiments civils
		— 5. — Personnel des ponts et chaussées
		TOTAL DU CHAPITRE II fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ORDINAIRES ET PER- MANENTES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
64,283 33	71,337 00	135,620 33	64,283 33	71,337 00	135,620 33
111,585 82	"	130,338 82	111,585 82	"	130,338 82
18,753 00	"	265,959 15	18,753 00	"	265,959 15
1,000 00	"	1,000 00	1,000 00	"	1,000 00
195,622 15	71,337 00	266,959 15	195,622 15	71,337 00	266,959 15
34,000 00	"	34,000 00	34,000 00	"	34,000 00
"	19,500 00	19,500 00	"	31,000 00	31,000 00
34,000 00	19,500 00	53,500 00	34,000 00	31,000 00	65,000 00
455,000 00	"	455,000 00	455,000 00	"	455,000 00
455,000 00	"	455,000 00	455,000 00	"	455,000 00
2,650,000 00	"	2,650,000 00	2,650,000 00	"	2,650,000 00
810,487 56	580,701 94	1,391,189 50	614,336 56	776,852 94	1,391,189 50
195,622 15	71,337 00	266,959 15	195,622 15	71,337 00	266,959 15
34,000 00	19,500 00	53,500 00	34,000 00	31,000 00	65,000 00
455,000 00	"	455,000 00	455,000 00	"	455,000 00
4,145,109 71	671,528 94	4,816,648 65	3,948,958 71	879,189 94	4,828,148 65

NUMÉRO		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
des articles de la loi.	des développem ^{ts} des articles	
CHAPITRE III.		
CHEMIN DE FER. — POSTES.		
SECTION PREMIÈRE.		
Chemin de fer.		
1	»	Administration générale.
2	»	Service de l'entretien des routes et des stations.
3	»	— de locomotion et entretien du matériel.
4	»	— des transports.
		TOTAL DE LA SECTION 1 ^{re} fr.
SECTION II.		
Postes		
1	»	POSTES. — Personnel
2	»	Matériel
		TOTAL DE LA SECTION II fr.
RÉCAPITULATION DU CHAPITRE III.		
SECTION 1 ^{re} — Chemin de fer		
— 2 ^e — Postes.		
		TOTAL DU CHAPITRE III fr.
CHAPITRE IV.		
MINES.		
Conseil des mines.		
1	»	Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines. fr. 42,000
	»	Frais de route, indemnités éventuelles pour les conseillers honoraires. . . 1,200
	»	Entretien et renouvellement du mobilier, fournitures de bureau, achat de livres, chauffage et éclairage. 2,400
		A reporter.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ORDINAIRES ET PER- MANENTES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES ET TEMPORAIRES.	TOTAL	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES	TOTAL.
5,400,000 00	»	5,400,000 00	291,500 00 1,443,000 00 2,570,700 00 1,094,800 00	» » » »	5,400,000 00
5,400,000 00	»	5,400,000 00	5,400,000 00	»	5,400,000 00
1,070,546 00	»	1,070,546 00	800,000 00 370,546 00	» »	800,000 00 370,546 00
1,070,546 00	»	1,070,546 00	1,170,546 00	»	1,170,546 00
5,400,000 00	»	5,400,000 00	5,400,000 00	»	5,400,000 00
1,070,546 00	»	1,070,546 00	1,170,546 00	»	1,170,546 00
6,470,546 00	»	6,470,546 00	6,570,546 00	»	6,570,546 00
45,600 00	»	45,600 00	45,600 00	»	45,600 00
45,600 00	»	45,600 00	45,600 00	»	45,600 00

NUMÉRO		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
des articles de la loi.	des développements des articles.	
		Report.
		<i>Ingénieurs et conducteurs.</i>
2	»	Traitements des ingénieurs et des conducteurs. 116,300
	»	Frais de bureau et de déplacement, et dépenses éventuelles par suite de promotions ou d'admissions dans le corps. 40,000
3	»	Subsides aux caisses de prévoyance ; secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par actes de dévouement.
4	»	Impressions, achats de livres et d'instruments ; encouragements et subventions pour la publication de plans et mémoires, essais et expériences
		TOTAL DU CHAPITRE IV
		CHAPITRE V.
		SECOURS.
Unique.	»	Secours à des employés ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension. .
		TOTAL DU CHAPITRE V fr.
		CHAPITRE VI.
		DÉPENSES IMPRÉVUES.
Unique.	»	Dépenses imprévues
		TOTAL DU CHAPITRE VI. fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1833.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ORDINAIRES ET PER- MANENTS.	CHARGES EXTRAORDINAIRES ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
45,600 00	»	45,600 00	45,600 00	»	45,600 00
156,300 00	»	156,300 00	156,300 00	»	156,300 00
45,000 00	»	45,000 00	45,000 00	»	45,000 00
10,000 00	»	10,000 00	10,000 00	»	10,000 00
256,900 00	»	256,900 00	256,900 00	»	256,900 00
3,000 00	»	3,000 00	3,000 00	»	3,000 00
3,000 00	»	3,000 00	3,000 00	»	3,000 00
30,000 00	»	30,000 00	30,000 00	»	30,000 00
30,000 00	»	30,000 00	30,000 00	»	30,000 00

NUMÉRO		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
DES CHAPITRES.	DES PAGES.	
RÉCAPITULATION.		
I.	96	Administration centrale.
II.	<i>Ib.</i>	Ponts et chaussées, canaux, rivières, poldres, ports et côtes, bâtiments civils, personnel des ponts et chaussées
III.	104	Chemin de fer. — Postes
IV.	106	Mines
V.	<i>Ib.</i>	Secours.
VI.	<i>Ib.</i>	Dépenses imprévues.
		TOTAUX. fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ORDINAIRES ET PER- MANENTES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES ET TEMPORAIRES.	TOTAL	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
235,620 00	»	235,620 00	161,450 00	»	161,450 00
4,145,109 71	671,538 94	4,816,648 65	3,948,958 71	879,189 94	4,828,148 65
6,470,546 00	»	6,470,546 00	6,570,546 00	»	6,570,546 00
256,900 00	»	256,900 00	256,900 00	»	256,900 00
3,000 00	»	3,000 00	3,000 00	»	3,000 00
30,000 00	»	30,000 00	30,000 00	»	30,000 00
11,141,175 71	671,538 94	11,812,714 65	10,970,854 71	879,189 94	11,850,044 65
DIFFÉRENCE.			EN MOINS. 170,321 00	EN PLUS. 207,651 00	EN PLUS. 37,330 00

ANNEXES.

A.

Mons, 19 novembre 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Depuis qu'en février dernier ont été commencés les travaux actuellement en cours d'exécution à l'hôtel du gouvernement provincial, les agents sous mes ordres et moi avons été à même de faire des remarques sur la situation du bâtiment dans lequel sont situés les appartements royaux, et il s'en faut de beaucoup que cette situation nous soit apparue sous un aspect bien satisfaisant.

D'abord, la charpente du toit, extrêmement élevée est disloquée par les transformations qu'elle a dû subir; les principales pièces des fermes sont déformées et vermoulues, les ventrières sont pliées et soutenues dans l'intérieur par des arcs-boutants appuyés sur le plancher. Les sommiers, sur lesquels portent les fermes de cette charpente, ont tous fléchi et à un tel point qu'il a fallu les rattacher à ces fermes par des tirants en fer; l'un de ces sommiers a été trouvé brisé, lorsqu'en décembre dernier a été construit le contregitage du plafond renouvelé en décembre 1841, dans l'un des appartements précités. Il est, du reste, facile de voir que les planchers des greniers de ce bâtiment ont éprouvé un fléchissement considérable par la forme concave qu'ils ont conservée.

Les planchers de l'étage ne sont guère plus rassurants; en effet, des démolitions effectuées dans quelques-uns des appartements contigus aux nouvelles constructions ont permis de constater que les gitages ont presque tous fléchi par le cintre de plus de 10 centimètres, et qu'une grande partie des gîtes ne reposent plus sur les murs de façade qui se sont inclinés vers le jardin et la grande cour. Ces murs sont réellement en surplomb, à partir des ancrs des planchers du 1^{er} étage; les matériaux qui les composent sont disjoints, n'ont presque plus d'adhésion, aussi sont-ils fortement lézardés en tous sens et tellement mauvais qu'il ne semble plus possible de les réparer. Il en était ainsi de tous ceux de l'espèce que nous avons cherché à maintenir dans nos constructions; nos efforts ont été vains, et il a fallu les démolir pour éviter des accidents imminents.

Désireux de connaître les causes qui avaient pu déterminer le surplomb de ces façades à partir des ancrs, nous avons visité quelques-unes de ces dernières et nous avons vu qu'elles étaient peu ou point attachées aux gitages; alors nous avons compris les mouvements des murs que les ancrs peu solides

ou faiblement attachées n'avaient pu maintenir dans leur position perpendiculaire sous la pression du poids considérable qu'ils ont à supporter. L'on pourrait craindre aujourd'hui, avec raison, que cet état de choses n'amènât quelque catastrophe, et il serait convenable que ces planchers et ancrages fussent soigneusement visités; en ne perdant pas de vue néanmoins que la moindre brèche faite aux murs entraînerait probablement la ruine.

Avant de passer à un autre point, je dois m'arrêter à l'endroit des appartements royaux, situé au-dessus du grand salon, ayant vue, au rez-de-chaussée, sur la cour et le jardin. Là se trouve une poutre dans le plancher de l'étage, qui a plié d'une manière très apparente; ce fléchissement doit être attribué à l'imprévoyance du constructeur qui a élevé sur cette poutre une énorme cheminée en briques: des foyers existent de part et d'autre du sommier, en hiver l'on y fait de grands feux, je vous laisse à penser, Monsieur le Ministre, quel effet désastreux la chaleur de ces feux doit faire sur la poutre, déjà si fatiguée par la lourde charge de la cheminée.

Un dernier point non moins important que les précédents, mérite de vous être signalé; c'est le mauvais état de la plupart des cheminées de l'hôtel. J'en ai jugé par toutes celles auxquelles il a fallu toucher par suite des constructions actuelles. Voici, du reste, sur quels indices je me fonde: — Non-seulement les murs de façade du bâtiment sont lézardés, mais encore les murs de refend adjacents, ainsi que les cheminées qui se trouvent dans ceux-ci; les luxations que l'on y remarque sont fortes et ont dû être déterminées par le mouvement de la façade. D'un autre côté, tous les murs intérieurs des appartements au rez-de-chaussée sont revêtus de lambris en chêne jusqu'aux plafonds, et les appartements à l'étage ont des tentures posées en partie sur toile; la flamme des foyers et les étincelles qui s'en échappent peuvent s'introduire parfois dans les fentes des murs et consumer insensiblement les pièces de bois auxquelles tiennent les lambris et les tentures; nous avons trouvé de ces pièces de bois qui étaient plus de moitié converties en charbon; ne serait-il pas indispensable que toutes les cheminées fussent visitées, afin d'obvier à tout danger d'incendie.

L'état, il faut le dire, assez inquiétant de cette partie de l'Hôtel a fait naître l'idée de consulter sur son degré de solidité le maître maçon entrepreneur, qui, il y a environ 10 ans, avait approprié les appartements royaux. Ce dernier n'a pas hésité à déclarer que le corps de bâtiment contenant ces appartements était dans le plus mauvais état et qu'il ne répondrait pas qu'on pût l'habiter encore longtemps en toute sécurité.

L'ingénieur en chef,

GERNAERT.

B.

Bruxelles, le 19 décembre 1812.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Conformément à votre missive du 16 de ce mois, 1^{re} division, qui m'est parvenue le soir, je me suis rendu le 17 à Mons, à l'effet de prendre inspection d'une partie des bâtiments occupés par M. le Gouverneur.

Cette aile a été arrangée et améliorée en 1818 ou 1820, pour recevoir le chef de l'État. A cet effet on a supprimé des entrefends du rez-de-chaussée et l'on a fait porter ceux de l'étage par des poutres, et l'on a placé des cheminées sur d'autres poutres.

Les dimensions de ces poutres n'ont pas été calculées pour résister à des charges aussi considérables ; il s'en est suivi un affaissement, et, pour prévenir la chute des cheminées placées sur sommiers, on a été forcé de relier la charpente du comble aux sommiers des étages par des tirants de fer forgé.

Malgré ces précautions, les planchers ne sont pas solides ; ils vibrent sous la moindre charge. D'un autre côté, l'installation de deux cheminées sur des poutres compromet la sûreté de l'édifice ; ce mode de construction est défendu par le code.

La charpente des fermes du comble est composée de petits bouts de bois réunis par des tenons et traits de Jupiter. Ces bois sont échauffés, quelques parties sont pourries.

Les châssis des fenêtres, ainsi que les persiennes sont à renouveler entièrement. Les jets d'eau se détachent de l'encadrement et la plupart des battans ont été rempiècetés.

Il est, je pense, indispensable, Monsieur le Ministre, de supprimer les cheminées qui reposent sur des sommiers, de renforcer les planchers de l'étage, de consolider la charpente du comble, et de renouveler les châssis et persiennes de ce bâtiment.

La dépense des travaux peut être estimée à fr. 11,500.

L'ingénieur en chef,

ROGET.

C.

Métré et devis estimatif des travaux à exécuter à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons

Démolition :

Cheminées de briques $4^m,10 \times 0,15 \times 14^m,00 = 8,61$	} 16 ^m ,20 à 3 fr.	48 60
Des foyers. 0,39		
Entrefends $3^m,00 \times 0,20 \times 4^m,00 = 7,20$		
De deux cheminées de marbre avec foyer		10 00
Deux sommiers à descendre $2^m^3 88$ à 20,00 =		57 60
Planchers $9^m \times 3^m,00 = 27^m^2 00$ à 1,00 =		27 00
Plafonds $10^m \times 9^m,00 = 90^m^2 00$ à 0,20 =		18 00

Construction.

4 sommiers de fonte, pesant 6,000 kil. compris la pose à	0 50 =	3,000 00
2 sommiers à intercaler entre ceux du plancher du grenier, cubant. $2^m,88$ à	30 00 =	86 40
2 sommiers neufs pour le 1 ^{er} étage, cubant $2^m,88$ à	100 00 =	288 00
30 Etressellons à placer entre les sommiers $30 \times 1^m,50 \times 0,20 \times 0,15 = 1^m^3,35$ à.	100 00 =	135 00
2 pipes de cheminée $9^m^3,00$ à	15 00 =	135 00
2 cheminées à poser à.		40 00
180 mètr. carrés de plafonds et contregitage à . . .	2 50	450 00
50 mètr. carrés de corniche à.	6 00	300 00
Tirants de fer forgé à démonter et poser.		50 00

Charpente du comble, cinq cintres moisés pour relier les fermes.

160 mètr. de madriers de $\frac{0,25}{5}$ à.	3 00 =	480 00
240 kilog. de fer forgé pour boulons et écrous à . .	1 00 =	240 00
Couverture d'ardoises à réparer, 10 mètr. à	6 00 =	60 00
Une partie du mur de face du côté de la petite cour à reconstruire, 10 mètr. $\times 6$ mètr. $\times 0^m,50 = 30^m^3,00$ à	12 00 =	360 00
Enduits, $60^m^3,00$ à.	» 50 =	30 00
Plafond à réparer, $10^m^3,00$ à	1 40 =	14 00
Cloisons à reconstruire, 9 mètr. $\times 4$ mètr. $\times 0^m,20 = 7,20$ à	15 00 =	108 00
22 châssis de $1^m,30$ et $2^m,80$ de hauteur à remplacer, à	80 00 =	1,760 00
2 portes à jour, à.	100 00	200 00

A reporter. . . . fr. 7,897 60

A reporter. fr. 7,897 60

Papier de tenture à renouveler.

24 persiennes à renouveler, à	80 00	1,920 00
Par suite des démolitions, 592 mètr. carrés à	1 50	888 00
Peinture et objets imprévus.		794 40
Total. fr.		11,500 00

Le présent devis estimatif s'élevant à la *somme de onze mille cinq cents francs*,
fait et dressé par l'ingénieur en chef soussigné.

Bruxelles, le 19 décembre 1842.

ROGET.

D.

Arrêté ministériel du 30 juin 1840.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

Vu l'arrêté du Roi , en date de ce jour , qui institue des inspecteurs chefs du service des transports près l'administration des chemins de fer en exploitation ;

Vu les arrêtés du Roi de la même date , portant nomination des sieurs Strens et Chantrell , en qualité d'inspecteurs chefs du service des transports ;

Considérant qu'il y a lieu de déterminer les traitements de ces deux fonctionnaires ;

M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation , entendu ,

Arrête :

ART. 1^{er}. Les sieurs Strens et Chantrell , inspecteurs chefs des transports jouiront chacun d'un traitement fixe annuel de six mille francs.

ART. 2. Ils jouiront , en outre , d'un traitement variable dont un arrêté ministériel fixera annuellement la quotité eu égard aux résultats obtenus.

Il est entendu , en ce qui concerne M. l'inspecteur Chantrell , qu'eu égard à la position qu'il abandonne à Bruges , pour entrer dans l'administration du chemin de fer , le *minimum* du traitement variable ne sera , dans aucun cas , inférieur à *trois mille francs*.

Expédition du présent arrêté sera transmise à M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation et à la cour des comptes.

Bruxelles , le 30 juin 1840.

CH. ROGIER.

E.

Arrêté ministériel du 31 mars 1841.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Arrête :

ART. 1^{er}. Le sieur François Jalheau est nommé inspecteur des plantations du chemin de fer, au traitement annuel de trois mille francs.

ART. 2. Il nous soumettra un rapport complet sur l'état des plantations du chemin de fer et sur les moyens à employer pour les améliorer et les compléter.

ART. 3. Le secrétaire général est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont une expédition sera transmise à la cour des comptes et à M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation.

Bruxelles, le 31 mars 1841.

CH. ROGIER.

F.

Commission d'enquête instituée par arrêté ministériel en date du 8 octobre 1841, pour l'examen du projet présenté par le sieur De Ridder, ingénieur en chef des ponts et chaussées, pour la construction, par voie de concession, d'un chemin de fer à moyenne section, d'Anvers à Gand, par St-Nicolas et Lokeren.

Séance du 5 janvier 1843.

Présents : MM. J.-J. Vandenhecke-Dellafaille, Président, Cateaux-Wattel, Devries - Vermeylen, David, le baron Osy, G. Legrelle, Cassiers, Verhaeghe-Denayer, Roefs-Dammekens, De Munck-Moerman, Vermeulen - Dons, Van Naemen - Boeyé et P.-A. Boeyé, membres. M. Wolters, ingénieur, faisant fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées en cette province, et M. De Ridder, auteur du projet, assistent à la séance.

La séance est ouverte à onze heures du matin.

Il est d'abord donné lecture, 1^o de l'arrêté réglementaire sur les demandes en concession de péages, en date du 29 novembre 1836; 2^o de l'arrêté de M. le Ministre des travaux publics, en date du 8 octobre 1841, n^o 2588, ordonnant l'ouverture de l'enquête sur le projet de construction, par voie de concession de péages, d'un chemin de fer d'Anvers à Gand, présenté par M. l'ingénieur en chef De Ridder.

D'après cet arrêté la commission doit se livrer à un examen comparatif du dit projet et de celui présenté dans le temps, par les sieurs Guillery frères, pour la construction d'un chemin de fer de St-Nicolas à Termonde, avec un embranchement sur Lokeren, et émettre son avis sur les questions suivantes :

1^o Le chemin de fer de l'État reliant déjà les villes de Gand et d'Anvers, et la demande en concession d'un chemin de fer de St-Nicolas à Termonde, avec un embranchement sur Lokeren, ayant reçu un accueil favorable, lors de l'enquête ouverte à cet effet, y a-t-il utilité publique à ouvrir le chemin de fer projeté d'Anvers à Gand, par St-Nicolas et Lokeren?

2^o Le rabais de l'adjudication portera-t-il sur la durée de la concession ou sur la hauteur des péages demandés?

La commission prend communication des pièces composant les deux projets susmentionnés et qui consistent, en ce qui concerne celui d'un chemin de fer d'Anvers à Gand, par St-Nicolas et Lokeren, en :

- 1° Un mémoire descriptif avec évaluation des dépenses ;
- 2° Un cahier des charges avec tarif ;
- 3° Une carte générale du tracé faisant suite au mémoire descriptif , et
- 4° Un plan détaillé du tracé avec profil en long, en cinq feuilles ; et, en ce qui concerne le projet d'un chemin de fer de St-Nicolas à Termonde , avec embranchement sur Lokeren , en :

- 1° Un cahier des charges avec tarif des péages ;
- 2° Un devis estimatif de la dépense ;
- 3° Un plan du tracé projeté ;
- 4° Un plan de nivellement.

La commission après s'être assurée que les formalités prescrites par les art. 1, 8 et 9 de l'arrêté réglementaire du 29 novembre 1836 ont été remplies, prend connaissance :

1° Des observations consignées aux deux registres *ad hoc*, ouverts dans les provinces d'Anvers et de la Flandre orientale :

a. Par le sieur J.-B. Roegiers, écrivain à Sinay, qui demande que le tracé entre St-Nicolas et Lokeren, soit plus rapproché de l'aggloméré de la commune de Sinay ; qu'il soit établi une station dans cette commune et que le tracé général soit aussi plus rapproché de l'aggloméré des communes d'Oostacker, Loochristy, Seven-Eecken, Exaerde, Sinay, Moerbeke, Stekene, St-Gilles, Nieukerke, Vracene, Beveren, Melsele et Zwyndrecht ;

b. Par les bourgmestre et échevins de Beveren, qui demandent que le chemin ne passe qu'à environ 400 mètr. du marché de Beveren, ainsi que l'indique un second projet que l'auteur leur aurait communiqué officieusement ;

c. Par le conseil communal de Tamise, qui demande que la station projetée à St-Nicolas, au côté nord-ouest de la ville, soit établie du côté sud-ouest et le plus près possible du hameau Hoog-Cammeren ;

2° D'une requête des bourgmestre et échevins de Beveren, ayant pour objet la même réclamation que celle consignée par eux au registre ouvert dans la province d'Anvers ;

3° Des observations présentées par les bourgmestre et échevins de Waesmunster, et tendant à ce que le chemin passe par cette commune ;

4° D'une délibération du conseil communal de Loochristy, émettant l'avis que l'établissement du chemin de fer projeté serait préjudiciable à cette commune, en ce qu'il la priverait de ses autres moyens de transport et que son tracé s'écarte trop de l'aggloméré des communes les plus peuplées entre Gand et Anvers, pour que cet ouvrage puisse être considéré comme étant d'une utilité générale ;

5° D'une délibération du conseil communal de Seven-Eecken, contenant le même avis que celui du conseil communal de Loochristy.

La discussion est ouverte sur la première question, à savoir, si le chemin de fer de l'État reliant déjà les villes de Gand et d'Anvers, et la demande en concession d'un chemin de fer de St-Nicolas à Termonde, avec embranchement sur Lokeren, ayant reçu un accueil favorable, lors de l'enquête ouverte à cet effet, il y a utilité publique à ouvrir le chemin de fer projeté ?

M. Van Naemen-Boeyé propose que la commission se prononce pour l'affirmative pour les motifs :

1° Que le chemin de fer nouveau, en traversant dans sa partie centrale une contrée populeuse, agricole et industrielle et en reliant directement quatre villes importantes, à une utilité toute spéciale, que le chemin de fer de l'État ne saurait offrir ;

2° Qu'au moyen de ce chemin de fer, projeté principalement dans l'intérêt du pays de Waes, la distance d'Anvers à Gand, comparée à celle par le chemin de fer de l'État, réduit le parcours d'environ six lieues et demi ou à peu près des deux cinquièmes du trajet actuel par Malines ;

3° Que le temps consacré au trajet entre Gand et Anvers se trouvera réduit de moitié, attendu que ce trajet ne se fait aujourd'hui qu'en 3 heures ou 3 heures et demie, et qu'il se fera par le chemin de fer nouveau en une heure et demie au *maximum* ; et que par cette réduction de parcours, les frais de transport des voyageurs et des marchandises seront considérablement diminués ; qu'on ne peut déduire un motif d'exclusion de la concurrence du projet en discussion avec le chemin de fer de l'État, vu qu'on doit considérer que le chemin de fer de l'État constitue, pour le pays de Waes, une espèce d'expropriation, en ce qu'il le prive d'une circulation dont il était en possession de temps immémorial ; qu'en outre le pays de Waes supporte, dans la proportion des contributions qu'il paie, les charges du chemin de fer de l'État ; que, dans cet état des choses, on ne pourrait, sans injustice criante, empêcher le pays de Waes de se créer un chemin de fer qui lui serait spécial et qui, du reste, s'il réduit, d'une part, la circulation du chemin de fer de l'État, lui apportera, d'autre part, de fortes compensations, en reliant le pays de Waes à deux des principaux points du rail-way de l'État, à Gand et à Anvers ;

4° Que le projet nouveau est plus satisfaisant pour les relations du pays de Waes avec Gand, que celui des sieurs Guillery, puisque le trajet entre St-Nicolas et Gand est direct et n'a que 31 kilomètres de développement, tandis que, d'après le projet des sieurs Guillery, il y aurait un trajet de 46 kilomètres, indépendamment du très grave inconvénient d'une solution de continuité à Termonde ;

5° Que le projet nouveau relie St-Nicolas à Anvers par un tracé direct de 19 kilomètres, tandis que, par le projet des sieurs Guillery, le parcours de St-Nicolas à Anvers serait de 68 kilomètres.

M. Cassiers expose que la mise à exécution du projet en examen procurera de grands avantages au pays de Waes et spécialement aux villes manufacturières et commerçantes de St-Nicolas et Lokeren, en leur procurant une communication directe avec les villes de Gand et d'Anvers, pour le transport des

objets pondéreux, qu'outre que ladite ville de St-Nicolas renferme, à elle seule, 85 fabriques, dont 57 de colonnettes, les marchés de cette ville et de celle de Lokeren sont des plus considérables du pays. A l'appui de ses observations, il communique à l'assemblée deux états, dont il conste que les quantités de céréales vendues annuellement sur les marchés de ces villes s'élèvent à environ 180,000 hectolitres, celle des graines oléagineuses à environ 24,000 hectolitres et celle du lin à environ 1,230,000 kilogrammes, et qu'enfin l'industrie cotonnière seule occupe dans le pays de Waes 20,000 ouvriers et donne une production annuelle de neuf millions.

M. David fait observer que la ville de St-Nicolas n'étant pas située sur une rivière, tous les objets pondéreux doivent s'y transporter par voiture, et que l'établissement du chemin de fer projeté amènera plus facilement sur son marché les produits agricoles de la rive gauche de l'Escaut et entr'autres l'orge dont nous avons besoin pour l'alimentation de nos brasseries; qu'on ne doit pas perdre de vue que cette fertile contrée appartient, pour plus des deux tiers, à des propriétaires belges, qu'enfin la population du pays de Waes s'élève à 158,647 âmes et paie annuellement en impôts à l'État fr. 1,989,212, tandis que la contrée que traverse le chemin de fer de Gand à la limite de la province vers Malines n'a qu'une population de 109,936 âmes, payant fr. 1,254,475 d'impôts.

M. G. Legrelle fait observer que le projet des frères Guillery n'avait pour but que de relier les villes de Lokeren et de St-Nicolas et quelques communes du pays de Waes avec la station du chemin de fer à Termonde, et qu'il n'a rien de commun avec le projet en examen, qui présente le même résultat sous le rapport de la mise en communication avec le chemin de fer de l'État, et de bien plus grands avantages sous les autres rapports.

L'assemblée adoptant les considérations émises par MM. Van Naemen-Boeyé, Cassiers, David et Legrelle, émet à l'unanimité l'avis qu'il y a utilité publique à ouvrir le chemin de fer projeté, quoique les villes de Gand et d'Anvers soient déjà reliées par le chemin de fer l'État et que la demande de concession d'un chemin de fer de St-Nicolas à Termonde, avec embranchement sur Lokeren, ait reçu un accueil favorable, lors de l'enquête à laquelle elle a été soumise.

Sur la question : si le rabais de l'adjudication portera sur la durée de la concession ou sur la hauteur des péages demandés, l'assemblée émet, aussi à l'unanimité, l'avis que le rabais doit porter sur la hauteur des péages demandés, attendu que ce mode offre plus d'avantages pour le public.

La discussion étant ouverte sur la hauteur *maxima* des droits à percevoir, M. Cassiers propose que la commission émette l'avis qu'il soit ajouté au cahier des charges de la concession : que le gouvernement aura le droit de racheter la concession, moyennant le paiement aux concessionnaires de deux fois le montant de la dépense d'établissement.

Cette proposition, appuyée par M. Cassiers et combattue par M. David, est mise au voix et *rejetée* par dix voix contre deux, M. Legrelle s'étant abstenu.

M. Cateaux-Wattel propose que la commission émette l'avis qu'il soit inséré

dans le cahier des charges une clause portant que, lorsque la moyenne d'une série de cinq années donnera un produit net excédant 15 p. % du capital, la moitié de cet excédant viendra en diminution du tarif des péages pour les années suivantes.

M. Boeyé combat cette proposition, comme étant de nature à éloigner la concurrence lors de l'adjudication de la concession.

M. Legrelle fait observer, qu'après avoir diminué le tarif, il faudrait le reporter à son ancien taux, si son produit diminuait, et qu'il est préférable de ne pas limiter les bénéfices éventuels de la concession.

La dite proposition étant mise aux voix, est adoptée par *sept voix* contre *six*.

La commission émet ensuite *l'avis unanime* que les péages demandés comme *maximum* du taux à fixer par l'acte de concession, ne sont pas trop élevés, et que, moyennant que le rabais de l'adjudication porte sur le tarif de ces péages, ainsi qu'elle le propose, la durée de la concession peut convenablement être fixée à 90 ans.

Passant à l'examen des observations auxquelles le projet a donné lieu pendant son dépôt à l'inspection du public, l'assemblée émet l'avis unanime qu'il n'y a pas lieu d'avoir égard à celles présentées par le sieur J.-B. Roegiers et par les conseils communaux de Loochristy et de Seven-Eecken.

Concernant la demande de la commune de Beveren, tendant à ce que le tracé soit rapproché de l'aggloméré de cette commune, M. De Ridder, auteur du projet, fait connaître que les observations présentées en faveur de cette localité, l'ont porté à étudier, d'une manière approfondie, la possibilité de la modification demandée; que ses études l'ont conduit à reconnaître que Beveren et ses affluents ont assez d'importance, pour motiver un allongement de 3 à 400 mètr. et qu'on peut, sans entamer des propriétés d'une importance exceptionnelle, diriger le tracé sur Beveren et le rapprocher ainsi davantage de St-Nicolas.

Il remet en conséquence à la commission un nouveau plan en trois feuilles, portant les nos 3, 4 et 5 et la date du 2 janvier 1842, et contenant l'indication du tracé modifié de la partie du projet comprise entre la Tête-de-Flandre et Lokeren.

Après examen, l'assemblée se prononce, à *l'unanimité*, en faveur de la partie de ce nouveau tracé comprise entre la Tête-de-Flandre et St-Nicolas.

Délibérant sur les demandes des communes de Waesmunster et Tamise, tendant respectivement à ce que le tracé soit dirigé sur la première de ces communes et rapproché de la seconde, l'assemblée émet, par *douze voix* contre *une*, l'avis qu'il y a lieu d'adopter le tracé proposé par l'auteur du projet, avec les modifications indiquées par lui au nouveau plan de la partie comprise entre la Tête-de-Flandre et Lokeren.

Séance levée à trois heures.

J.-J. VAN DEN HECKE.	G. LEGRELLE.	J.-P. CASSIERS.
P.-A. BOEYÉ.	DE VRIES-VERMEYLEN.	M. VERMEULEN.
DE MUNCK-MOERMAN.	BON OSY.	VERHAEGHE-DE NAYER.
ROELS-DANNEKENS.	C. DAVID.	
VAN NAEMEN-BOEYÉ.	CATIAUX-WATTEL.	

(A JOINDRE AU N^o 72.)

Chambre des Représentants.

SESSION 1842 — 1843.

SUPPLÉMENT

AUX ANNEXES DU RAPPORT DE LA SECTION CENTRALE

SUR LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS.

I.

Relevé des produits du chemin de fer pendant les neuf premiers mois de l'année 1842 (avec indications séparées pour la ligne du Midi).

RECETTES EFFECTUÉES

Lignes de la Nord, l'Est, de l'Ouest et du Midi.

VOYAGEURS.									
Voyageurs de.....	{	Diligences.....	55,962 90	{	55,905 60	{	66,818 05	{	76,624 75
	{	Chars-à-bancs...	105,568 00	{	100,798 30	{	119,420 60	{	123,249 60
	{	Waggon.....	93,137 60	{	118,037 40	{	143,229 25	{	144,065 70
Militaires et transports extraordinaires.....			288 15		80 82		221 64		299 19
BAGAGES ET MARCHANDISES.									
Bagages.....			8,115 21		9,511 16		11,609 09		25,942 38
Marchandises de diligences.....			28,237 04		32,885 56		38,540 89		29,973 85
Marchandises de roulage.....			155,120 09		131,580 78		146,743 01		128,199 53
Finances.....			2,573 12		2,157 55		2,591 05		2,284 00
Voitures.....			3,686 00		4,356 00		3,685 00		7,533 00
Chevaux, bestiaux, chiens.....			2,856 75		4,154 50		3,670 75		4,866 65
Sommes payées aux entrepreneurs pour camionnage.....			32,925 36		30,986 09		35,668 55		8,591 25
Recettes pour prise et remise à domicile..			3,335 60		3,625 40		4,045 60		2,398 13
Excédant des dépenses de camionnage.....			29,589 76	29,589 76	27,360 69	27,360 69	31,622 95	31,622 95	6,193 12
Recettes nettes du chef des marchandises.			170,998 45		157,284 86		175,216 84		192,606 29
Produits extraordinaires.....			613 46		596 24		13,966 47		20,792 24
Voyageurs.....			254,956 65		274,822 12		329,689 54		344,239 24
Recettes totales nettes.....			426,568 56		432,703 22		518,872 85		557,637 77
			32,925 36		30,986 09		35,668 55		8,591 25
Recettes totales brutes.....			459,493 92		463,689 31		554,541 40		566,229 02

VOYAGEURS.									
Ligne du Midi.	Voyageurs de.....	{	Diligences..... 7,167 00	{	8,271 00	{	11,327 75	{	12,897 00
		{	Chars-à-bancs... 14,100 00	{	12,511 00	{	16,198 00	{	16,224 75
		{	Waggon. 13,190 00	{	17,605 00	{	20,418 75	{	21,072 00
	Militaires et transports extraordinaires.....		.		.		.		7 50
BAGAGES ET MARCHANDISES.									
	Bagages.....		921 48		1,098 71		1,442 73		3,126 81
	Marchandises de diligences.....		3,520 74		4,504 83		5,807 86		4,692 90
	Marchandises de roulage.....		9,169 10		8,024 94		8,428 67		9,528 18
	Finances.....		194 20		241 25		266 80		328 50
	Voitures.....		375 00		500 00		554 00		946 00
	Chevaux, bestiaux, chiens.....		235 00		107 50		229 50		116 75
	Sommes payées aux entrepreneurs pour camionage.....		1,632 94		1,432 81		1,562 80		449 02
	Recettes pour prise et remise à domicile..		23 00		40 90		27 70		20 80
	Excédant des dépenses de camionage.....		1,609 94	1,609 94	1,391 91	1,391 91	1,535 10	1,535 10	428 22
	Recettes nettes du chef des marchandises..		12,745 58		13,085 32		15,214 46		18,310 92
	Produits extraordinaires.....		578 40		342 52		5 89		11 02
	Voyageurs.....		34,457 00		38,387 00		47,944 50		50,201 25
	Recettes totales nettes.....		47,780 98		51,814 84		63,164 85		68,523 19
			1,632 94		1,432 81		1,562 80		449 02
	Recettes totales brutes.....		49,413 92		53,247 65		64,727 65		68,972 21

PENDANT LES MOIS DE

Mal.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.
92,312 50 124,389 15 201,676 35 400 00	91,187 00 123,334 00 180,355 60	114,489 25 137,842 75 205,170 10 1,263 37	150,314 75 174,906 25 242,023 30 1,321 86	142,170 25 200,467 75 232,551 85 996 16	98,824 25 150,848 75 175,200 95 3,346 18
418,778 00	394,877 35	458,765 47	568,566 16	576,186 01	428,220 13
27,535 89 20,146 01 136,401 26 2,391 10 18,064 00 5,244 20	28,433 54 19,556 65 143,365 10 2,624 70 18,657 00 5,292 40	33,133 69 33,047 91 130,455 26 2,343 00 23,403 00 4,367 90	44,088 71 38,289 86 145,644 19 2,047 98 31,656 00 3,345 25	41,065 11 40,887 25 140,446 51 2,186 45 29,661 00 4,539 70	31,110 48 44,322 34 158,738 02 2,514 90 22,374 00 5,128 30
209,782 46	217,929 39	226,750 76	265,071 99	258,786 02	264,188 04
7,799 52 1,838 48	7,247 24 1,747 08	7,530 62 1,981 36	7,935 56 1,920 86	8,363 42 1,384 55	9,799 42 1,531 37
5,961 04	5,500 16	5,549 26	6,014 70	6,978 87	8,268 05
5,961 04	5,500 16	5,549 26	6,014 70	6,978 87	8,268 05
203,821 42 231 51 418,778 00	212,429 23 72 77 394,877 35	221,201 50 47 20 458,765 47	259,057 29 682 79 568,566 16	251,807 15 866 03 576,186 01	253,919 99 5,974 33 428,220 13
622,830 93 7,799 52	607,379 35 7,247 24	680,014 17 7,530 62	828,306 24 7,935 56	828,859 19 8,363 42	690,114 45 9,799 42
630,630 45	614,626 59	687,544 79	836,241 80	837,222 61	699,913 87

16,210 00 16,449 50 31,881 50 400 00	12,682 25 18,172 00 26,748 50	13,798 50 16,621 50 30,015 25	18,191 00 33,277 50 33,879 00 446 63	21,926 50 44,340 75 31,753 50	17,903 50 35,963 25 23,220 25
64,941 00	57,602 75	60,435 25	85,794 13	98,020 75	77,087 00
3,474 08 3,528 68 11,918 44 241 30 1,237 00 315 45	2,534 97 2,973 77 13,744 99 329 15 1,854 00 598 10	2,407 44 3,578 89 12,241 45 226 25 1,422 00 288 00	4,495 53 4,559 40 12,157 52 266 10 1,739 00 101 10	4,611 51 5,559 47 16,494 69 354 70 3,619 00 175 50	3,760 62 6,727 03 18,536 27 367 05 3,618 00 305 00
20,715 15	22,034 98	20,164 03	23,318 65	30,714 87	33,313 97
901 78 24 50	706 50 34 10	748 19 24 70	785 56 27 70	896 12 35 30	1,038 86 34 10
877 28	672 40	723 49	757 86	860 82	1,004 76
877 28	672 40	723 49	757 86	860 82	1,004 76
19,837 87 55 51 64,941 00	21,362 58 6 42 57,602 75	19,440 54 6 41 60,435 25	22,560 79 11 56 85,794 13	29,854 05 236 82 98,020 75	32,309 21 5,858 29 77,087 00
84,834 38 901 78	78,971 75 706 50	79,882 20 748 19	108,366 48 785 56	128,111 62 896 12	115,254 50 1,038 86
85,736 16	79,678 25	80,630 39	109,152 04	129,007 74	116,293 36

II.

Relevé des transports effectués pendant les neuf premiers mois de l'année 1842
(avec indications séparées pour la ligne du midi).

		MOUVEMENT PENDANT			
		Janvier.	Février.	Mars.	Avril.
<i>Lignes du Nord, de l'Est, de l'Ouest et du Midi.</i>	VOYAGEURS.				
	Voyageurs de.....	14,569	14,200	16,678	19,649
	{ Diligences	48,017	43,929	51,533	53,697
	{ Chars-à-bancs	95,242	111,505	135,036	130,490
	{ Waggons.....	158,458	169,818	203,364	204,234
	Militaires et extraordinaires.....	630	184	117	398
	BAGAGES ET MARCHANDISES.				
	Bagages.....	240,170	274,530	342,650	684,971
	Marchandises de diligences. { Colis.....	23,552	23,551	29,873	14,515
	{ Kilogram....	746,330	971,940	1,035,650	362,787
<i>Ligne du Midi.</i>	Marchandises de rou- { Avec camionage....	17,384,970	14,129,660	15,473,680	2,236,246
	lage..... { Sans id.	17,384,970	14,129,660	15,473,680	9,904,637
	Finances, groups.....	2,270	2,049	2,458	1,599
	Voitures, nombre.....	82	96	95	139
	Chevaux, bestiaux, chiens, nombre.....	1,192	867	892	2,187

<i>Ligne du Midi.</i>	VOYAGEURS.				
	Voyageurs de.....	1,969	2,186	2,898	3,258
	{ Diligences	7,301	6,157	7,638	7,930
	{ Chars-à-bancs.....	13,635	16,912	19,371	19,720
	{ Waggons.....	22,905	25,255	29,907	30,914
	Militaires et extraordinaires.....	.	.	.	6
	BAGAGES ET MARCHANDISES.				
	Bagages.....	30,270	36,020	46,100	108,240
	Marchandises de diligences. { Colis.....	2,171	2,261	3,064	1,657
	{ Kilogramm....	120,820	167,620	193,460	90,014
<i>Ligne du Nord, de l'Est, de l'Ouest et du Midi.</i>	Marchandises de roulage { Avec camionage....	1,439,030	1,211,320	1,299,320	88,287
	{ Sans id.	1,439,030	1,211,320	1,299,320	1,060,302
	Finances, groups.....	191	199	233	188
	Voitures, nombre.....	15	20	22	26
	Chevaux, bestiaux, chiens, nombre.....	93	49	71	28

LES MOIS DE

Mat.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.
22,847 53,209 177,653 350	22,047 51,524 160,349 .	26,128 55,820 179,478 733	32,406 69,997 203,218 1,382	30,811 51,999 197,050 1,055	22,737 63,931 153,467 2,463
254,059	233,920	262,159	307,003	310,915	244,598
764,006	760,375	814,941	1,093,279	1,038,410	852,988
13,373	13,407	12,940	13,910	13,615	15,338
251,820	327,620	1,200,260	1,447,150	1,539,430	1,683,317
2,188,994 11,730,651	1,655,246 14,917,472	811,698 15,263,415	777,153 17,533,156	991,993 15,153,217	1,100,415 16,791,862
13,919,645	16,572,718	16,075,113	18,310,309	16,145,210	17,892,277
1,727	1,724	1,720	1,634	1,697	1,868
294	318	381	498	460	371
3,745	3,469	3,089	1,465	1,510	3,038
4,422 8,630 32,040 350	3,590 9,922 29,231 .	3,770 8,642 30,707 .	4,763 18,415 36,287 322	5,153 23,223 30,422 .	4,279 18,973 23,037 .
45,442	42,743	43,119	59,787	58,798	46,289
125,884	96,984	90,589	164,617	160,486	143,110
1,582	1,495	1,335	1,729	1,884	1,894
86,480	71,530	117,230	160,470	228,370	262,017
332,578 1,235,108	158,100 1,615,803	91,278 1,612,656	79,388 1,585,228	117,508 2,444,963	149,252 2,543,696
1,567,686	1,773,903	1,603,934	1,664,616	2,562,491	2,692,948
200	221	188	210	262	264
33	50	38	40	76	77
60	73	61	32	28	30