

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 16 JANVIER 1845.

---

### RAPPORT

*Fait par M. MAST DE VRIES, au nom de la section centrale (1) chargée d'examiner le budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1845 (2).*

---

MESSIEURS,

La loi du 9 avril 1844 arrêta le budget du Département des Travaux Publics à la somme de fr. 12,424,114-74, dont 11,550,294-53 pour charges permanentes et fr. 873,820-21 pour charges temporaires.

Le budget de ce même Département, pour l'exercice 1845, qui vous est soumis par le Gouvernement, s'élève à fr. 13,051,714-78. Les charges permanentes y sont comprises pour fr. 12,033,147-25 et les charges temporaires pour fr. 1,018,567-53.

Il présente ainsi une majoration de fr. 627,600-04, savoir : fr. 482,852-72 sur les charges permanentes et fr. 144,747-32 sur les charges temporaires.

En examinant les éléments de dépenses des différents chapitres du budget, l'on peut se convaincre que le chiffre demandé pour 1845, peut être envisagé comme chiffre normal. En effet, les charges permanentes ne sont point susceptibles de diminutions importantes; elles doivent se reproduire d'année en

---

(1) La section centrale était composée de MM. D'HOFFSCHMIDT, *président*, D'HUART, LESOINNE, DE RENESSE, OSY, DE VILLEGAS, et MAST DE VRIES, *rapporteur*.

(2) Budgets généraux, n° 2.

année et les allocations pour charges extraordinaires se trouvent à peu près dans le même cas ; nos canaux, rivières, routes, chemins de fer, ports, etc., présenteront toujours, sous l'une ou l'autre forme, des travaux extraordinaires à exécuter pour une somme annuelle d'environ un million.

Il est vrai que par suite de travaux nouveaux, de communications nouvelles, le chiffre d'entretien pourra devoir être majoré ; mais par contre aussi, les procédés nouveaux, les améliorations qu'on applique chaque jour aux exploitations et à l'entretien des travaux publics, amènent des économies qui, tout en compensant le chiffre plus élevé des dépenses, permettent d'espérer qu'à l'avenir le chiffre total du budget actuel ne sera plus dépassé.

Nous avons démontré l'année dernière le besoin de distribuer les *Développements* à l'appui du budget avec le budget même ; le Gouvernement n'en a point tenu compte. Vous n'avez reçus les *Développements* qu'après que l'examen des sections fut terminé. Il résulte de cette manière de procéder que l'examen des sections n'est point complet, et que la Chambre, lors de la discussion, se trouve saisie d'observations qui prolongent ses débats.

La section centrale ne peut qu'engager le Gouvernement à prendre des mesures pour que, dorénavant, il n'en soit plus ainsi.

Nous éprouvons le regret de devoir de nouveau signaler à la Chambre la tendance du Gouvernement à majorer une partie des traitements. Ces majorations ne paraissent, au premier abord, que de minime importance, mais comme elles se reproduisent toujours, en définitive, elles deviennent assez considérables.

Cette observation paraît être d'autant plus essentielle que plusieurs des augmentations réclamées, le sont pour des employés à des services où les produits sont stationnaires ou même diminuent de manière que le surcroît de travail ne peut être invoqué.

Vous trouverez plus loin, Messieurs, les demandes de rejet que la section centrale croit devoir vous proposer par suite de cet état de choses ; elle espère que vous donnerez votre assentiment à la nouvelle division qu'elle réclame pour quelques articles. Ces moyens obvieront aux abus qu'elle a dû porter à votre connaissance.

La section centrale saisit cette occasion pour exprimer le vœu qu'un règlement d'administration général fixe définitivement les traitements, ainsi que les frais de route et de séjour des fonctionnaires du Département des Travaux Publics et que cette mesure soit étendue à tous les Départements Ministériels.

Les observations qui concernent particulièrement le chemin de fer, trouveront leur place lorsque nous nous occuperons de ce chapitre ; cependant il ne sera point inutile de consigner ici que, sur les objections faites par la section centrale sur les traitements variables et indemnités accordés à certains fonctionnaires et employés, le Ministre a déclaré s'occuper d'une mesure qui supprimerait ce genre de dépenses, en admettant un système qui consisterait à accorder aux employés un tantième dans le bénéfice net de l'exploitation. Ce

ystème, qui, selon le Ministre, paraît avoir d'excellents résultats pour quelques chemins de fer étrangers, en intéressant plus vivement les employés au succès de l'exploitation, réaliserait en outre de notables économies.

Avant de passer à l'examen des articles, la section centrale, sur la proposition d'un de ses membres, a demandé copie de l'arrêt prononcé par la cour de Bruxelles contre la société de Luxembourg, dans l'affaire du canal de Meuse-et-Moselle.

Cette pièce sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

La section centrale a demandé, en outre, les raisons pour lesquelles cette affaire continuait à traîner en longueur et pourquoi le Gouvernement ne cherchait point à amener la reprise des travaux du canal, soit par des moyens transactionnels, soit par d'autres moyens ?

Voici la réponse du Gouvernement :

« Tout en adjugeant au Gouvernement ses conclusions et en l'autorisant à faire exécuter les travaux aux frais, risques et périls de la société du Luxembourg, qui est condamnée à verser les sommes nécessaires à cet effet, entre les mains du Gouvernement et par forme d'avances, la cour d'appel, déterminée sans doute par la situation difficile dans laquelle les événements politiques avaient maintenu cette société pendant 9 années, a cru devoir accorder à la société, pour parachever elle-même ses travaux, un délai de 4 années, qui n'ont commencé à courir que le 16 juillet dernier.

» Le Gouvernement se trouve de la sorte dans la nécessité de respecter, jusqu'à un certain point, l'inaction de la société, sauf à prétendre, alors que cette inaction se sera prolongée pendant quelque temps encore, qu'elle constitue un véritable refus d'exécution et que, par suite, la société qui se serait refusée de la sorte à toute exécution, a perdu, par là même, la faveur d'un délai qui ne lui avait été donné que pour la mettre à même d'exécuter. Enfin la société du Luxembourg a trouvé convenable de se pourvoir en cassation contre l'arrêt du 2 décembre 1843 ; ce pourvoi n'a été signifié au Gouvernement que le 19 septembre dernier, et l'instance se trouve, par suite, pendante devant la cour suprême.

» La voie transactionnelle serait la seule qui pourrait amener la reprise des travaux, car la société a, sur cette entreprise, des droits auxquels elle n'entend pas renoncer ; or, toute transaction semble impossible en présence des exigences exagérées de la société, qui, après avoir déclaré au Gouvernement, dans sa lettre du 19 décembre 1834, que pour reprendre ses travaux, elle exigeait :

» 1<sup>o</sup> Que le Gouvernement avançât les fonds nécessaires à cet effet et qu'elle évaluait à quinze cent mille florins ;

» 2<sup>o</sup> Qu'en devenant ainsi bailleur de fonds, le Gouvernement se confiât tout à fait à la prudence et à la loyauté de la société, qui entendait maintenir à son profit le privilège de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 1827, qui mettait son action à l'abri de tout contrôle et de toute surveillance de la part de l'autorité supérieure.

» Et que, dans les conclusions qu'elle produisit postérieurement en justice, elle est allée jusqu'à prétendre qu'elle a le droit d'exiger que le Gouvernement reprenne les terrains déjà acquis pour la construction du canal; qu'il lui rembourse tous les capitaux dépensés par elle et qu'il l'indemnise en outre de tous les bénéfices que la construction du canal lui promettait et dont elle prétend être privée aujourd'hui par le fait de la nation belge qui, en constituant son indépendance, aurait rendu impossible la réalisation du canal entrepris.

» En résumé, pour qu'une transaction fût possible, il faudrait que la société qui a succombé en justice, en fit la proposition à des conditions acceptables pour le Gouvernement. »

## CHAPITRE PREMIER.

### Administration centrale.

ART. 1<sup>er</sup>. *Traitement du Ministre* . . . . . fr. 21,000

Adopté.

ART. 2. *Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service*, fr. 143,650.

Indépendamment de ce chiffre, fr. 35,520 sont encore portés sur le fonds de construction. La section centrale, d'après une observation de la 1<sup>re</sup> section, a demandé au Ministre quand on pourrait porter tous les frais du personnel au budget, c'est-à-dire, rentrer dans l'état normal.

Le Ministre désirerait que déjà il en fût ainsi; mais la section centrale devrait, dès aujourd'hui, majorer le chiffre du personnel de fr. 35,520. Or, malgré tout le désir de se trouver dans l'état normal sous le rapport des dépenses du personnel, nous ne pensons point pouvoir vous faire cette proposition; ce serait donner des titres et une position définitive à certains employés qui ne sont placés que provisoirement: cette raison seule a déterminé la section centrale à laisser les choses comme elles se trouvent actuellement. Les constructions du chemin de fer devenant journellement moins importantes, on rentrera dans l'état normal sous peu de temps.

Adopté.

ART. 3. *Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses* . . . fr. 22,000

ART. 4. *Annales des Travaux Publics* . . . . . 9,600

Ces deux articles n'en faisaient qu'un seul au budget de 1844. Ils s'élevaient au même chiffre de fr. 31,600.

La section centrale adopte la division.

ART. 5. *Ameublement de l'hôtel du Ministère.* . . . . . fr. 6,400

La 1<sup>re</sup> section avait demandé l'emploi du crédit de fr. 9,000, accordé en 1844, pour ameublement.

Cet emploi se trouve renseigné à la pag. 4 du rapport de 1844.

Les fr. 6,400 sont nécessaires pour solder les dépenses autorisées à cette époque.

La section centrale a voulu savoir si le crédit pétitionné serait le dernier qu'on réclamerait pour l'ameublement du nouvel hôtel du Ministère des Travaux Publics. — Il est reconnu par le Ministre, que ce crédit est suffisant pour pourvoir l'hôtel du mobilier, que les convenances et les dispositions des lieux exigent impérieusement, mais qu'il ne suffit point pour compléter l'ameublement. — Le Ministre n'a point l'intention de demander de nouveaux crédits pour ce genre de dépenses.

Adopté.

ART. 6. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale.* . . . . . fr. 8,000

Adopté.

## CHAPITRE II.

### SECTION PREMIÈRE.

#### PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 1<sup>er</sup>. *Litt. A. Entretien des routes d'après les baux existants et ceux à intervenir pour 1845.* . . . . . fr. 1,762,306

La 3<sup>e</sup> section trouve les frais d'entretien des routes fort élevés; la grande quantité des transports qui se font par le chemin de fer doit nécessairement influencer sur les routes pavées et rendre leur entretien moins dispendieux.

La majoration de fr. 56,000 réclamée pour l'exercice 1845, se trouve justifiée au tableau de la pag. 81 des *Développements*. On y remarque que seize nouvelles sections de routes doivent être mises à l'état d'entretien pour cet exercice. Cet entretien est évalué à fr. 56,800.

L'entretien de chacune des anciennes sections est renseigné à la pag. 73.

Un tableau indiquant le produit, section par section, en regard des frais d'entretien, est imprimé à la suite de ce rapport sous la lettre A.

Lors de la discussion de 1844, l'on avait annoncé vouloir faire des essais pour l'entretien des routes en régie. La section centrale, d'après le désir exprimé par la 6<sup>e</sup> section, a rappelé cette promesse au Ministre.

Voici la réponse qu'il nous a fait parvenir :

« L'entretien des routes s'effectue en général d'une manière convenable et avec tout le soin possible, conformément aux clauses et conditions du bail de six ans aujourd'hui en vigueur. S'il y a quelques parties de route qui laissent un peu à désirer sous ce rapport, il faut l'attribuer principalement, soit à la nature du sol particulièrement défavorable dans certaines localités, soit à une circulation extraordinaire.

» Il existe également quelques parties de route qui, à raison de la qualité des matériaux dont on est obligé de se servir pour leur entretien, restent toujours, quoi qu'on fasse, un peu raboteuses et occasionnent des cahotements désagréables ; mais aucune de ces routes ne présente des difficultés au roulage ni le moindre danger pour la circulation.

» Hormis ces rares exceptions, les routes de la Belgique peuvent être considérées comme se trouvant en général dans un état d'entretien convenable.

» L'on peut ajouter que l'entretien, tel qu'il se trouve établi par les contrats existants, loin d'être insuffisant, est au contraire poussé au-delà de ce que réclament les besoins de la circulation pour plusieurs routes et notamment pour toutes celles qui courent parallèlement au chemin de fer.

» Les baux d'entretien en vigueur devant être renouvelés, en majeure partie, le 1<sup>er</sup> mai 1845, l'on s'occupe de la rédaction des cahiers des charges pour les adjudications nouvelles, d'après un système de régie mixte qui, tout en permettant de réaliser d'assez fortes économies, assurera l'entretien convenable des routes et le mettra mieux en rapport avec les véritables besoins du roulage.

» Ce système d'entretien, qui a déjà été suivi avec succès dans quelques localités, sera adopté comme moyen de comparaison avec le mode suivi jusqu'ici. Il donnera nécessairement lieu à une surveillance plus étendue de la part des agents des ponts et chaussées, surveillance qui, dans certains cas, rendra nécessaire, soit une augmentation de personnel, soit certaines indemnités pour le personnel en fonctions.

» La fourniture des matériaux de toute espèce nécessaires à l'entretien des routes fera généralement l'objet d'adjudications publiques ; mais l'administration sera chargée de pourvoir à l'emploi régulier de ces matériaux. »

*Litt. B. Salaire des préposés des ponts à bascules. . . . . fr. 29,820*

(Développements, pag. 2.)

La section centrale engage le Gouvernement à faire constater avec exactitude et sévérité les poids des voitures circulant sur les routes et d'examiner si,

par suite de construction de routes nouvelles, il n'y aurait pas lieu à changer l'emplacement de plusieurs ponts à bascule, ou à en construire de nouveaux.

L'exécution des règlements sur cette matière obvierait en grande partie aux nombreuses dégradations auxquelles nos routes sont sujettes et diminuerait les frais d'entretien.

*Litt. C. Études de projets, frais de levées des plans, achats et réparations d'instruments, matériel et impressions du service actif . . . . . fr. 20,000*

(*Développements*, pag 2.)

A l'occasion de ce *littéra*, la section centrale croit, sur la proposition d'un membre, devoir appeler l'attention du Gouvernement sur les vexations qui se commettent pour la levée des plans des routes et des canaux. — Les propriétaires ne sont pas toujours préalablement avertis, ni les propriétés suffisamment respectées.

*Litt. D. Travaux d'amélioration, réparations extraordinaires et construction de routes nouvelles . . . . . fr. 885,274*

(*Développements*, pag. 2 à 4.)

Les sections n'ont fait aucune observation. La 6<sup>e</sup> section a demandé un état des engagements pris pour les travaux à exécuter aux routes. Cet état se trouve à la suite du Rapport, annexe B.

Adopté.

#### PLANTATIONS.

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

(*Développements*, pag. 4.)

Même chiffre qu'en 1844.

D'après les désirs exprimés par les 2<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> sections, nous avons demandé au Gouvernement des explications sur l'utilité des conservateurs des plantations et sur la nature de leurs fonctions, le besoin de ces nouveaux agents ne paraissant que peu démontré.

Voici les renseignements qui ont été transmis :

« Le service des plantations était précédemment confié exclusivement aux agents des ponts et chaussées dans les provinces ; la majeure partie de ces agents, quoique s'acquittant de leurs devoirs avec zèle et exactitude, n'avaient pas, on doit le reconnaître, assez de connaissances en agronomie, pour diriger

avec tout le soin et les précautions nécessaires, les opérations de détail des nouvelles plantations, opérations dont dépend le plus souvent la réussite.

» Ce qui se faisait surtout remarquer dans la marche suivie jusqu'ici, c'est l'absence d'unité dans les opérations, chaque ingénieur en chef agissant isolément et selon ses vues particulières.

» Il importait donc d'abord de centraliser les pouvoirs, afin d'imprimer au service des plantations, l'impulsion qui lui manquait essentiellement.

» Cette considération avait fait naître l'idée de créer un service spécial pour les plantations et d'en confier la direction à un fonctionnaire supérieur du corps des ponts et chaussées, reconnu pour posséder des connaissances en agronomie.

» Déjà, ce fonctionnaire, après avoir visité toutes les routes du royaume, avait fait un rapport général très développé sur la situation des plantations et les ressources qu'il serait possible d'en tirer au moyen d'une administration convenablement organisée.

» Malheureusement une mort prématurée est venue enlever ce fonctionnaire.

» L'on pensa alors que cette haute direction ne pouvait être mieux confiée qu'aux inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées, en plaçant sous leurs ordres immédiats, pour l'accomplissement de leur mission, des agents spéciaux sous le titre de *conservateurs des plantations*.

» Trois conservateurs des plantations devaient dès lors être nommés pour le service des trois divisions des ponts et chaussées ; mais, comme il existait déjà, depuis 1841, un inspecteur des plantations sur le chemin de fer, l'on n'a eu besoin de pourvoir qu'à la nomination de deux nouveaux agents.

» Les devoirs des conservateurs consistent particulièrement à surveiller et à contrôler toutes les opérations de détails qui se rattachent au service de plantations ; à faire des rapports fréquents aux inspecteurs divisionnaires sur la marche du service et sur les améliorations qu'il y aurait lieu d'y introduire.

» Ces agents doivent veiller aussi à ce que les plantations se fassent en saison convenable, avec toutes précautions nécessaires et conformément aux stipulations des contrats.

» Enfin, les conservateurs se concertent avec les agents des ponts et chaussées dans les provinces, pour l'exécution de toutes les mesures que réclame l'intérêt du service des plantations.

» De ce concours de surveillance doit nécessairement résulter une amélioration notable dans ce service. »

Ces explications n'ont point paru suffisantes à la section centrale pour donner son adhésion à la mesure prise par le Gouvernement.

La section centrale admet le chiffre mais dans le sens qu'il a été adopté au budget précédent.

## SECTION II.

## CANAUX, RIVIÈRES ET POLDERS.

La section centrale croit devoir vous proposer de faire un article distinct pour chacun des quatre canaux compris sous les *littera* A, B, C, D de l'art. 3 du projet du Gouvernement et un autre article spécial pour le personnel attaché à chaque canal.

Au moyen de ces modifications, l'on évitera le transfert des sommes demandées pour un *littera* à un autre *littera* et surtout les majorations qui ont eu parfois lieu en ce qui concerne le personnel.

ART. 3. *Canal de Gand au Sas-de-Gand.* . . . . . fr. 39,593

(*Développements*, pag. 5 à 9.)

Le devis du pont de Meulestede, réclamé par une des sections, a été produit à la section centrale; il sera déposé sur le bureau; il s'élève à fr. 12,500, mais le Gouvernement espère que le rabais qui aura lieu lors de l'adjudication, permettra de se renfermer dans le chiffre de fr. 10,000, demandé au budget.

Adopté.

ART. 4. *Personnel* . . . . . fr. 7,300

Adopté.

ART. 5. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.* . . . . . fr. 65,000

(*Développements*, pag. 9 à 11.)

Ce chiffre comprend fr. 27,000 pour entretien ordinaire, selon adjudication, et fr. 38,000 pour la première moitié de la reconstruction des bajoyers des écluses du canal qui, établis en fascinages, en 1826, sont fortement endommagés aujourd'hui et qu'il serait utile de rétablir en maçonnerie.

Adopté.

ART. 6. *Personnel* . . . . . fr. 16,577 50

Majoration de fr. 1,200 sur le chiffre de 1844, destinée au traitement d'un nouveau surveillant que l'on croit devoir attacher au canal par suite de l'ouverture du canal de la Campine.

Adopté.

ART. 7. *Canal de Pommerœul à Antoing* . . . . . fr. 96,489

(*Développements*, pag. 12 et 13.)

Adopté.

ART. 8. *Personnel* . . . . . fr. 13,660

Adopté.

ART. 9. *Sambre canalisée*. . . . . fr. 120,412

(*Développements*, pag. 14 à 16.)

Adopté.

ART. 10. *Personnel*. . . . . fr. 36,470

Il est dit aux *Développements* à l'appui du budget, page 16, qu'il y a lieu de porter le traitement des sergents d'eau de fr. 700 à 840 et qu'en outre une somme de fr. 600 est tenue en réserve pour les augmentations de traitement à accorder éventuellement.

La section centrale ne partage point cette manière de voir ; il ne lui est point démontré qu'il faille augmenter les traitements des sergents d'eau, et ce d'autant plus que les mêmes employés, appartenant à d'autres services, ne sont payés qu'à raison de fr. 700.

Quant aux fr. 600 qu'on propose de tenir en réserve, la section centrale ne peut qu'engager le Gouvernement à ne pas entrer dans cette voie. Les employés doivent savoir se contenter des traitements qui leur sont assignés et ne pas avoir sous les yeux une espèce d'encouragement à demander des majorations.

La section centrale, par 6 voix contre 1, propose de restreindre la somme pour le personnel à fr. 35,030.

ART. 11. *Canal de Bruxelles à Charleroy. (Entretien.)* . . . . fr. 97,800

(*Développements*, pag. 16 à 21.)

Ce chiffre comprend fr. 52,800 pour l'entretien ordinaire, fr. 35,000 comme travaux extraordinaires pour amélioration des vannages et portes des écluses, et fr. 10,000 pour le service des primes pour le halage.

Il est généralement reconnu que le service du canal de Charleroy ne laisse à désirer que sous le rapport de l'éclusage. Le moindre retard dans cette partie du service est toujours préjudiciable à un nombre considérable de bateaux qui

attendent leur tour. Améliorer les conditions d'éclusage au moyen des travaux projetés, et les moyens de parcours en rendant les trottoirs de halage toujours viables, c'est tout à la fois servir les intérêts du commerce et ceux du trésor public.

Cette partie de la demande du crédit a été accueillie unanimement par la section centrale.

Quant à la somme de fr. 10,000, réclamée pour le service des primes de halage, nous avons demandé le cahier des charges de l'entreprise de ce service; il sera déposé sur le bureau, sous le n° 3. L'art. 21 dit : « que le Gouverne- » ment se réserve d'accorder une prime d'encouragement par chaque bateau » qui sera descendu chargé, à la 54<sup>e</sup> écluse, au-delà du nombre des bateaux » qui descendent en temps ordinaire. »

D'après cette disposition, il a été payé, pour chacune des années 1842 et 1843, une somme d'environ fr. 10,000.

Ces primes ne sont remises à l'entrepreneur que conformément au prescrit d'un arrêté royal qui se trouve à la page 18 des *Développements*.

La section centrale admet le chiffre, par quatre voix contre une.

ART. 12. *Personnel* . . . . . fr. 43.239

Majoration : fr. 3,200.

La justification de cette majoration a été demandée. Des 53 éclusiers qui desservent le canal, 47 sont payés à fr. 500; les 6 autres n'avaient obtenu que fr. 400, à raison de la position particulière où ils se trouvaient, de pouvoir tenir cabaret; aujourd'hui ces établissements, par suite de la grande concurrence, ne présentent plus les mêmes avantages, et on propose d'allouer à tous les éclusiers le même salaire : ainsi, de ce chef, une majoration de fr. 600.

Le conservateur du canal jouit d'une indemnité de fr. 800; on demande de la porter à fr. 1,200 : cette majoration n'est justifiée qu'en disant que la plus grande activité de la navigation nécessite une surveillance plus active. Toutefois il résulte du tableau qui se trouve à la page 20 des *Développements*, que le conservateur du canal jouit d'un traitement de fr. 3,600.

Une somme de fr. 2,200 est en outre demandée pour un nouvel agent-surveillant à attacher au service du canal.

M. le Ministre a fait connaître à la section centrale que l'agent nouveau, pour lequel il réclame, existe aujourd'hui, qu'il est depuis longtemps attaché aux bureaux de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, chargé du service du canal de Charleroy, mais que son traitement était imputé sur un autre fonds, de manière que ce ne serait qu'une régularisation.

La section centrale n'ayant trouvé aucune trace de diminution dans les demandes pour d'autres services, croit qu'il n'y a point de raison pour admettre la majoration. Elle rejette aussi celle pour le conservateur. Il est impossible

d'admettre qu'il faille accorder toujours des majorations quand un service s'améliore, car le contraire devrait aussi pouvoir être invoqué, et jamais il n'y aurait aucune fixité de traitement.

La demande du Gouvernement avait été rejetée par la 2<sup>e</sup> section, et les autres avaient appelé toute l'attention de la section centrale sur cet article.

Le chiffre serait réduit à fr. 40,639.

ART. 13. *Service de l'Escaut*. (Entretien.) . . . . . fr. 134,286 12

(*Développements*, pag. 21 à 24.)

La 6<sup>e</sup> section demande si le crédit voté, en 1844, pour travaux à exécuter à l'intérieur de Tournay, avait été épuisé.

Il est en partie répondu à cette question par le tableau de la page 22 des *Développements*, qui indique quel a été l'emploi du crédit alloué au budget de 1845. De la comparaison de ce tableau avec les *Développements* produits à l'appui du budget de 1844, il résulte que divers travaux non prévus au moment de la formation de ce budget ont nécessairement dû être faits pendant cette année : tels sont les travaux supplémentaires de dévasement du lit de l'Escaut entre Antoing et la frontière de France qui ont absorbé fr. 19,124-91. D'autres travaux ont nécessité une dépense plus considérable que celle primitivement prévue; de ce nombre sont les travaux de dévasement entre le pont du Strop et le pont du Chaudron à Gand, qui, estimés à fr. 18,000, ont été adjugés publiquement moyennant fr. 29,000; la continuation des travaux de restauration de l'écluse de Mer qui, portée au budget de 1844, pour une somme de fr. 20,000, a présenté plus de difficultés d'exécution que l'on ne s'attendait à en rencontrer, et absorbera par ce motif une somme de fr. 29,000.

Le Département des Travaux Publics a fait remarquer, à cette occasion, que les *Développements* publiés à l'appui d'un budget ne constituent que les prévisions du Gouvernement au moment de la formation de ce budget, prévisions dont les résultats des adjudications des travaux à entreprendre viennent parfois s'écarter d'une manière essentielle, à cause de circonstances dont il n'a pas été donné d'apprécier la portée. Cette observation, qu'il est important de ne point perdre de vue, et la comparaison indiquée ci-dessus, expliquent comment il s'est fait que le dévasement du lit de l'Escaut à effectuer dans l'intérieur de la ville de Tournay, n'a pu être entrepris en 1844, et comment le Gouvernement s'est trouvé dans la nécessité de demander de nouveau, au projet de budget de 1845, la somme présumée nécessaire à l'exécution de ce travail.

Le chiffre est adopté.

ART. 14. *Personnel* . . . . . fr. 15,672 50

Majoration, sur le crédit de 1844, de fr. 1,777-50.

Cette majoration n'a point été admise par la plupart des sections. — Les explications données par le Gouvernement, à la page 24 des *Développements*, ont paru si peu justifiées à la section centrale, qu'elle a réduit le chiffre à fr. 13,895 comme au budget de 1844.

ART 15. *Service de la Lys* (Entretien) . . . . . fr. 37,900

(*Développements*, pag. 24 à 26.)

La 3<sup>e</sup> section avait demandé pourquoi il était porté fr. 17,300 pour travaux ordinaires dans la Flandre occidentale, tandis qu'en 1844, ces travaux avaient été adjugés à fr. 12,193.

La réponse à cette question se trouve à la pag. 26 des *Développements*; les travaux d'entretien ne comprenaient point ceux de dévasements; on se propose de les y comprendre à l'avenir et d'éviter ainsi les dépenses assez considérables que l'on a dû faire parfois à certaines parties de la rivière dans la Flandre orientale.

Comme la dépense se fera par adjudication publique, la section centrale propose de l'admettre en faisant observer toutefois que la Lys est très peu limoneuse de sa nature, et que les raisons de l'envasement de cette rivière dans la ville de Gand n'existent que très faiblement dans son parcours dans la Flandre occidentale.

Adopté.

ART. 16. *Personnel* . . . . . fr. 5,240

Adopté.

A propos du service de la Lys, la section centrale a demandé à quel point l'on en était avec la construction du canal de Nevele entre la Lys à Deynze et le canal de Bruges à Merendré. La réponse à cette question est la suivante :

« Après avoir été soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées appelé à émettre son avis sur la possibilité d'exécution, l'avant-projet du canal à construire a été transmis le 15 juin 1843, à M. le gouverneur de la Flandre orientale, par le Département des Travaux Publics, qui a fait remarquer à ce haut fonctionnaire, qu'au point où l'instruction de l'affaire était parvenue à cette époque, c'était surtout des moyens financiers d'exécution qu'il convenait de s'occuper. C'est donc sur cette face de la question que M. le gouverneur de la Flandre orientale a été invité d'appeler spécialement l'attention du conseil provincial, en même temps qu'il s'assurerait du chiffre des subsides que les communes intéressées consentiraient à s'imposer et jusqu'à concurrence desquels elles participeraient à une dépense dont l'estimation s'élève à fr. 250,000.

» Depuis l'époque préindiquée du 15 juin 1843, aucune communication n'a été faite par M. le gouverneur de la Flandre orientale au Département des Travaux Publics, en ce qui concerne le projet dont il s'agit.

» Si l'affaire est restée stationnaire, c'est donc principalement à défaut de décisions prises par la province et les communes intéressées. »

ART. 17. *Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur, entretien, etc.* . . . . . fr. 220,000

(*Développements*, pag. 26 à 32.)

La navigabilité de la Meuse et tout ce qui concerne ce fleuve comme écoulement, sont des questions de si grand intérêt et de si haute importance qu'il ne faut point s'étonner qu'avant de prendre une décision sur le plan général des travaux, le Gouvernement ait cru utile d'essayer de différents systèmes. Des sommes très importantes sont déjà engagées depuis 1840; elles s'élèvent à plus de fr. 700,000. Les travaux exécutés jusqu'à ce jour ont, sous tous les rapports, grandement amélioré la situation du fleuve.

La section centrale n'ayant point trouvé suffisantes les explications données au cahier des *Développements* sur l'emploi du nouveau crédit, a demandé à connaître plus spécialement les travaux auxquels les fr. 200,000 seraient appliqués.

Le Gouvernement a répondu : « qu'il s'était arrêté à faire faire sur la Meuse un dernier essai qui pût être regardé comme décisif.

» Qu'en conséquence, M. l'ingénieur Guillery a été invité à présenter pour l'un des points les plus difficiles de la rivière, celui de l'aval du pont de Huy, une proposition d'amélioration traitée dans les deux systèmes des passes artificielles et des barrages transversaux ;

» Qu'il a été décidé par divers motifs consignés au cahier des *Développements* que, dans cet essai, la priorité serait donnée au système des passes artificielles ;

» Que les travaux d'établissement des passes de Huy ont été adjugés, mais que l'adjudication n'a pu encore être approuvée.

» Telle est la situation présente des choses.

» Ce qui est le plus urgent aujourd'hui, c'est évidemment de parvenir à la solution de la question du système à adopter pour l'amélioration du régime de la Meuse.

» L'idée qui se présente comme la plus rationnelle, consisterait donc à tenir en réserve les fr. 200,000 prévus au budget de 1845, pour les appliquer en aval de Huy, à l'essai du second système, celui des barrages transversaux, au cas où l'essai des passes ne donnerait pas les résultats que l'on en attend.

» Mais il est à observer que, vu les retards que l'approbation de l'adjudication a éprouvés, les passes de Huy ne pourront se trouver exécutées que vers la fin de 1845 au plus tôt, et qu'alors il faudra se livrer à des observations pendant un temps plus ou moins prolongé, afin d'être fixé sur les résultats de ce système d'ouvrages. »

Ce ne serait donc qu'en 1846, et alors qu'il serait trop tard pour disposer régulièrement du crédit de 1845, que l'on pourrait, le cas échéant, s'occuper de l'établissement d'un barrage à l'aval de Huy.

Dès lors, le crédit de 1845 doit être employé, non à des travaux d'essai, mais aux travaux reconnus utiles dans toutes les hypothèses, et autant que possible à l'amélioration des chemins de halage. Ces travaux, estimés à fr. 945,000, sont désignés pag. 28 et 29 du cahier des *Développements*.

Un crédit de fr. 200,000 trouvera là facilement et utilement son emploi. Seulement il y aura à faire un choix sur lequel le Gouvernement n'est pas encore fixé.

D'après un tableau fourni à la section centrale et déposé sur le bureau, l'on voit que les sommes dépensées en travaux d'essai, depuis 1840, s'élèvent à . . . . . fr. 618,287 40

En ajoutant à cette somme le coût présumé des passes de Huy, dépense à imputer sur le budget de 1844 . . . . . 115,600 00

On trouve que les travaux du système d'essai auront coûté. fr. 733,887 40

Tous ces travaux pourront être conservés, si l'on adopte comme système général d'amélioration, le système actuellement en voie d'essai. Dans le cas contraire, certains travaux aujourd'hui exécutés deviennent sans objet; mais tout ce qui a été fait en amélioration de chemins de halage et en rectification des rives conserverait sa valeur.

D'après les explications qui précèdent, ce n'est donc qu'en 1846 que le Gouvernement pourra être fixé sur l'efficacité du système d'amélioration par passes artificielles. Il a fait connaître à la section centrale qu'il lui sera probablement encore impossible de présenter un plan général et définitif à la session prochaine.

Le chiffre est adopté.

ART. 18. *Personnel* . . . . . fr. 20,800 00

Adopté.

ART. 19. *Service de la Meuse dans le Limbourg. (Travaux aux rives, etc.)* . . . . . fr. 145,200 00

(*Développements*, pag. 32 et 33.)

Adopté.

ART. 20. *Personnel* . . . . . fr. 4,800 00

Le budget de 1844 ne demandait que fr. 3,800 pour le personnel du service

de la Meuse dans le Limbourg. Il résulte des explications données à la pag. 32 que fr. 4,800 ont été employés; comme cette augmentation ne se trouve aucunement justifiée, la section centrale a réduit le chiffre à celui pétitionné par le Gouvernement en 1844, et dont il n'aurait pas dû s'écarter.

Admis pour fr. 3,800.

ART. 21. *Service de la Dendre.* (Travaux ordinaires dans la Flandre orientale et le Hainaut). . . . . fr. 10,500 00

Adopté.

ART. 22. *Personnel* . . . . . fr. 8.750 00

Adopté.

ART. 23. *Service du Rupel, de la Dyle et du Demer.* (Travaux ordinaires et extraordinaires). . . . . fr. 123,950 00

(*Développements*, pag. 36 et 39.)

Après avoir pris communication du cahier des *Développements*, la section centrale a demandé : si le Gouvernement partage l'avis de la commission d'enquête sur la nature et le système des travaux à exécuter au Rupel?

Le Gouvernement a répondu que, d'accord avec le conseil des ponts et chaussées, qui, dans sa session de 1843, a été saisi de l'examen du projet des travaux à entreprendre dans le but d'améliorer la navigation du Rupel, il pense qu'il y a lieu d'adopter de tous points l'avis que la commission d'enquête, instituée en 1842, a émis à l'unanimité.

Il sera déposé sur le bureau, sous le n° 5, une copie de l'avis motivé, émis sous la date du 8 avril 1843, par le conseil des ponts et chaussées, dont il est parlé à la page 38 des *Développements*.

Adopté.

ART. 24. *Personnel*. . . . . fr. 1,300

Adopté.

ART. 25. *Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'étude et de levées de plans, achats et réparations d'instruments*. . . . . fr. 100,000

(*Développements*, pag. 39.)

Cet article présente une majoration de fr. 40,000 sur le chiffre de 1844.

Une portion notable du crédit pétitionné pourra être employée, d'après les *Développements*, au perfectionnement du régime de la Dyle et du Demer et des travaux d'amélioration de la navigation de la Dendre.

L'on a entretenu la Représentation nationale, à différentes reprises, de l'état précaire de la navigation et des inondations qui affligent les propriétés riveraines. En 1844, la situation a été des plus désastreuses. Les récoltes ont été totalement perdues, des inondations successives ont prouvé que les réclamations ne sont que trop fondées.

Les renseignements suivants ont été transmis :

« L'amélioration produite par le curage, effectué en 1844, des parties navigables de la Dyle et du Demer et que l'on peut considérer comme un ouvrage préparatoire, devra être suivie de travaux plus importants et qui soient de nature à diminuer autant que possible la fréquence et l'intensité des inondations de la vallée du Demer.

» Il conviendra de commencer l'exécution des travaux à entreprendre dans la partie de la Dyle, comprise entre Werchter et Malines, qui est en quelque sorte la clef du débouché de la Dyle et du Demer, et qui, par son trop peu de largeur, est une des principales causes des débordements de ces deux rivières.

» On estime qu'une somme de fr. 40,000 sera nécessaire à l'exécution des travaux à entreprendre entre Malines et Werchter et qui consistent en élargissement et en redressement de la rivière, sur les points de son cours, où les courbes sont trop saillantes.

» Les travaux d'augmentation du débouché de la Dyle à Malines devront être entamés simultanément avec ceux dont l'indication précède. La somme de fr. 70,000, qui sera vraisemblablement nécessaire à l'exécution de ce travail, pourra au besoin être répartie sur deux exercices, 1845 et 1846.

» Un avant-projet de canalisation de la Dendre vient d'être soumis par le Département des Travaux Publics à l'examen du conseil des ponts et chaussées : dans cette situation le Gouvernement n'a pu indiquer à la section centrale ceux des travaux proposés auxquels serait appliquée une partie du crédit pétitionné. »

Adopté.

ART. 26. *Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Senne* . . . . . fr. 32,000

(*Développements*, pag. 40.)

Le crédit voté l'année dernière, de fr. 32,123-19, était destiné aux travaux restants à faire à la Senne, qui incombait au Gouvernement. Celui demandé aujourd'hui doit seulement être considéré comme une avance. Il est à craindre que des difficultés surgissent avec le propriétaire du moulin de St-Michel; le Gouvernement, dans ce cas, doit être en mesure d'effectuer les travaux à faire à cette usine, pour le passage des eaux; mais il doit être entendu qu'il devra

se mettre immédiatement en mesure de recouvrer, contre qui de droit, les avances qu'il aurait dû faire.

La section centrale a demandé si, conformément au rapport du Budget de 1844, le Gouvernement avait mis les parties intéressées en demeure d'exécuter les travaux qui leur incombent, et si la demande de fonds sera la dernière pour obvier aux inondations.

On a répondu que la somme de fr. 32,000 est destinée à l'exécution d'office des travaux d'agrandissement du déversoir du moulin de St-Michel, ainsi que cela est expliqué au cahier des *Développements*; que, par ce travail, tous les obstacles au libre écoulement des eaux auront été levés, en partant de l'aval de la rivière et en remontant jusqu'aux constructions de la ville de Bruxelles; qu'alors le moment sera venu de mettre la ville de Bruxelles en demeure de livrer passage aux eaux.

Le Gouvernement fera connaître aux Chambres la situation nouvelle qui se sera produite; il est impossible de prévoir aujourd'hui si cette situation motivera ou ne motivera pas la demande de nouveaux crédits.

La section centrale est d'avis qu'on pourrait prévenir la ville de Bruxelles des nouveaux travaux qu'on se propose de faire et qu'on pourrait l'engager à mettre immédiatement la main à l'œuvre pour exécuter ceux qui sont à sa charge.

Adopté.

ART. 27. *Quatrième quart de la part de l'État dans les travaux d'amélioration de la navigation de Bruges à Dunkerque et de l'écoulement des eaux* . . . . . fr. 72,060 00

( *Développements*, pag. 41 à 43.)

Cette demande de crédit complète les engagements pris par le Gouvernement pour les travaux sus-indiqués.

Adopté.

ART. 28. *Service des canaux de Gand à Ostende. (Entretien, travaux, etc.)* . . . . . fr. 68,933 00

La troisième section demandait si la nécessité était bien démontrée de faire des revêtements en briques sur certaines parties du canal de Gand à Bruges et pour lesquels on pétitionne fr. 25,435-50.

Les *Développements* justifient cette dépense et la présentent comme une nécessité absolue pour prévenir des débordements qui pourraient même compromettre la sûreté du pays; du reste, ce travail n'est que la continuation de ceux qu'on exécute depuis plusieurs années.

Adopté.

ART. 29. *Personnel* . . . . . fr. 6,604 51

Adopté.

ART. 30. *Canal de Mons à Condé*. Entretien ordinaire et travaux  
extraordinaires.) . . . . . fr. 28,284 00

Adopté.

ART. 31. *Personnel* . . . . . fr. 14,100 00

Indépendamment des frais du personnel on demande fr. 300 pour des augmentations à accorder éventuellement. Par les raisons qui ont été données à d'autres articles pour des demandes du même genre, la section centrale ne peut admettre la majoration; elle propose le chiffre de fr. 13,800, comme au budget de 1844.

ART. 32. *Service du canal de la Campine, 1<sup>re</sup> section*. (Entretien, terrassements, etc.) . . . . . fr. 10,000

( *Développements*, pag. 49 à 52.)

La 1<sup>re</sup> section du canal de la Campine a été reçue le 5 octobre 1844. Aux termes du contrat, l'entrepreneur était tenu à l'entretien pendant trois mois, à dater de la réception; ainsi jusqu'au 5 janvier 1845. Le crédit de fr. 5,000, voté en 1844 pour l'entretien pendant le deuxième semestre, n'a pu recevoir son emploi, il se trouve encore à la disposition du Gouvernement. La section centrale vous propose de réduire à fr. 5,000 celui demandé pour 1845.

Adopté.

ART. 33. *Personnel* . . . . . fr. 4,200

Adopté.

ART. 34. *Service des bacs et bateaux de passage*. (Entretien et confection des bacs et de leur dépendance.) . . . . . fr. 20,000

Adopté.

ART. 35. *Service des poldres*. (Subside à la direction du poldre de Lillo et travaux aux digues de la partie non réendigée du même poldre.) . . . . . fr. 25,000

( *Développements*, pag. 53 et 54.)

Ce crédit est devenu nécessaire par suite des malheurs arrivés lors de la construction de la nouvelle digue.

A cette occasion, la section centrale a demandé pourquoi la dépense effectuée pour le réendiguement du poldre de Lillo ne figure point au budget.

Les explications suivantes, données par le Gouvernement, justifient cette omission :

« Par l'art. 4 de leur soumission du 8 mars 1844, les entrepreneurs du réendiguement du poldre de Lillo ont pris l'engagement d'achever leurs travaux pour le 15 novembre 1844, sans autre dérogation aux clauses stipulées dans l'avis inséré au *Moniteur* du 13 février et aux termes desquelles le paiement des neuf premiers dixièmes ne pouvait avoir lieu avant le 15 novembre 1845.

» Les entrepreneurs ont ainsi consenti à ne recevoir le premier paiement d'à-compte qu'un an après l'achèvement des travaux.

» Comme il est aujourd'hui certain que cet achèvement ne pourra être obtenu qu'en 1845, ce n'est qu'en 1846 que le Gouvernement aura un premier paiement à faire.

» Il n'y avait donc pas de motif de faire figurer la dépense du réendiguement de Lillo au budget de 1845. »

ART. 36. *Personnel* . . . . . fr. 1,000 00

Adopté.

### SECTION III.

#### PORTS D'OSTENDE ET DE NIEUPORT ; CÔTE DE BLANKENBERGHE.

ART. 37. *Port d'Ostende* . . . . . fr. 57,364 67

(*Développements*, pag. 54 à 57.)

Les cahiers des charges pour l'entretien de l'avant-port d'Ostende, et pour celui de l'arrière-port et des écluses de Slykens seront déposés sur le bureau.

Les baux d'entretien ont pris cours le 1<sup>er</sup> juin 1839 et vont expirer le 15 juillet 1845.

Adopté.

ART. 38. *Port de Nieuport*. . . . . fr. 17,666 67

Adopté.

ART. 39. *Côte de Blankenberghe* . . . . . fr. 87,690 49

Les travaux d'entretien de la côte de Blankenberghe avaient été adjugés

pour fr. 108,406-40. Une nouvelle adjudication a eu lieu en 1844 et les travaux ont été entrepris pour fr. 79,900 ; il y a ainsi, de ce chef, une réduction annuelle de fr. 28,506-40. L'adjudication a pris cours du 1<sup>er</sup> avril 1844, pour six ans.

Adopté.

ART. 40. *Personnel des ports et côtes* . . . . . fr. 16,917 82

Adopté.

ART. 41. *Phares et fanaux. (Entretien)* . . . . . fr. 750 00

(*Développements*, pag. 57 et 58.)

Adopté.

#### SECTION IV.

##### BATIMENTS CIVILS.

ART. 42. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments de l'État* . . . . . fr. 52,600

(*Développements*, pag. 58 et 59.)

Ce chiffre est le même que celui porté au budget de 1844. Il doit servir à pourvoir à l'entretien de 24 différents palais, hôtels, monuments, etc.

L'hôtel du Gouvernement provincial, à Gand, remis récemment à l'État, vient d'augmenter le nombre de ce genre de propriétés.

Adopté.

ART. 43. *Construction nouvelle et construction d'une salle et dépendances pour la tenue des séances du Sénat* . . . . fr. 70,000

Le devis estimatif de la nouvelle salle pour le Sénat sera déposé sur le bureau ; il s'élève à fr. 130,000.

Adopté.

#### SECTION V.

##### PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 44. *Litt. A. Traitements des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacements, indemnités et dépenses éventuelles* . . . . . fr. 445,800

Ce *littéra* est majoré de fr. 3,000 ; cette majoration est la suite d'un transfert de la même somme du budget du Département de la Justice.

Jusqu'à ce jour, l'ingénieur en chef chargé du service des bâtiments civils, était payé sur le budget du Département de la Justice, pour l'inspection des travaux que l'on exécute aux prisons. — Quelques difficultés se sont élevées à la cour des comptes pour la liquidation de cette dépense. Ce collège pensait qu'il devait être porté à charge du Département des Travaux Publics. C'est pour faire droit à ces observations que le transfert est demandé.

Adopté.

*Litt. B. Frais des jurys d'examen de l'école du génie civil. Voyage des élèves.* . . . . . fr. 6,000

Adopté.

### CHAPITRE III.

#### **Chemin de fer. — Postes.**

Aucune modification au chiffre demandé par le Gouvernement pour le chemin de fer n'a été présentée par les sections ni par la section centrale. Les observations de détail qui ont été faites seront indiquées aux articles auxquelles elles se rapportent.

Comme observation générale, la section centrale consigne ici une note qui lui a été soumise par un de ses membres. Elle n'a point cru utile de prendre une décision sur son contenu; cependant elle pense que, dans l'intérêt du commerce comme dans celui du chemin de fer, il conviendrait que le Gouvernement prît le plus promptement possible toutes les mesures douanières et autres, susceptibles d'accélérer l'expédition des marchandises.

Cette note est de la teneur suivante :

« Le commerce a vu avec une vive satisfaction, par le discours prononcé par M. le Ministre à la Chambre des Représentants, lors de la présentation de son budget, qu'il apprécie parfaitement les améliorations que le service des douanes, en ce qui concerne les marchandises transportées par le chemin de fer, laisse encore à désirer. Reconnaissant qu'il est important d'attribuer au commerce plusieurs avantages qu'il sollicite depuis si longtemps, il a déclaré qu'en attendant que, dans les stations des villes, on ait pu relier l'entrepôt libre ou public au chemin de fer, des locaux convenables seront admis comme succursales d'entrepôts; que les marchandises importées par le chemin de fer, en destination de ces stations, seront affranchies de la déclaration et de la visite à la frontière; que ces marchandises, expédiées dans des waggons fermés ou bâchés, sous escorte de la douane, seront, à la station d'arrivée, déposées dans un magasin d'où elles pourront être enlevées pour l'entrepôt ou pour la consommation; et que ce système sera mis immédiatement en exécution dans les villes qui se trouvent dans les conditions voulues.

» J'aime à espérer qu'une déclaration si solennelle sera promptement suivie

des mesures d'exécution que l'état de nos relations rend de plus en plus indispensable. Jusqu'à présent, les marchandises venant de l'Allemagne doivent être déclarées au bureau de Verviers, ce qui nécessite l'intervention d'un commissionnaire; elles y sont visitées et plombées, il en résulte une masse de faux frais qui, eu égard à la nature des expéditions, qui se composent ordinairement d'un petit nombre de colis, sont très onéreux et dépassent parfois la taxe même du transport. Cet inconvénient, quoique très grave, n'est pas le seul dont le commerce ait à se plaindre, et il m'est revenu que MM. les commissionnaires, à la frontière, non contents des frais énormes dont ils grèvent ces passages, retiennent encore les petites parties de marchandises jusqu'à ce qu'ils aient de quoi former la charge entière d'un waggon, et s'approprient, par ce moyen, toute la différence du prix de transport entre la charge complète et celle du tarif n° 4. Il en résulte donc des retards très préjudiciables, et je puis dire que ces deux causes réunies ont fait le plus grand tort au chemin de fer, en même temps qu'elles ont été le plus grand obstacle au développement du transit des produits allemands par notre pays.

» Le maintien de ces formalités onéreuses, en Belgique, peut d'autant moins se justifier, qu'elles sont depuis longtemps supprimées du côté de la Prusse, les marchandises qui viennent de la Belgique pouvant être directement acheminées jusqu'à Cologne, sans aucun retard ni interruption au bureau-frontière allemand. Il est plus que temps qu'un régime semblable soit appliqué par la douane belge aux marchandises venant de l'Allemagne.

» Je ne veux point soutenir que ce système puisse être appliqué à toutes les stations; mais on devrait du moins l'appliquer, dès à présent, aux stations qui, comme celle d'Anvers, présentent toutes les garanties de surveillance désirables. L'intérêt du chemin de fer le réclame aussi bien que celui du commerce, car ce n'est qu'à cette condition qu'il nous sera possible de soutenir la concurrence de la voie fluviale de la Hollande.

» Je désire que les projets de réforme, annoncés par M. le Ministre, puissent être mis en exécution le plus tôt possible. »

Une proposition faite par le même membre pour engager le Gouvernement à présenter un projet de loi tendant à ce que l'administration du chemin de fer de l'État soit déclaré justiciable des tribunaux de commerce, a été rejetée par quatre voix contre deux.

La section centrale partage l'opinion de la 5<sup>e</sup> section, sur la nécessité de mettre un terme aux prorogations annuelles de la loi qui autorise le Gouvernement à fixer les péages sur le chemin de fer. Elle exprime le désir que le tarif définitif soit enfin discuté et voté par la législature. Les différents essais qui ont eu lieu doivent avoir mis le Gouvernement à même de donner suite, avec parfaite connaissance de cause, aux promesses faites l'année dernière à la section centrale et qu'il a renouvelées en séance publique à la fin de la dernière session.

## SECTION PREMIÈRE.

## CHEMIN DE FER.

§ 1<sup>er</sup>. — *Administration générale.*

ART. 1<sup>er</sup>. *Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service . . . . . fr. 216,000*

Avant de nous occuper des observations auxquelles cet article a donné lieu, il ne sera point inutile de rappeler la mesure que se propose de prendre M. le Ministre des Travaux Publics, mesure qui se trouve consignée au commencement de ce rapport et qui consisterait à supprimer les indemnités et traitements variables et à intéresser les employés pour un certain tantième dans le bénéfice net de l'exploitation. S'il est reconnu que dans certaines positions il faille majorer les traitements alloués aux fonctionnaires, on espère que les majorations seront établies d'après des règles fixes qui feront ainsi disparaître un grief contre lequel les réclamations de la Chambre sont incessantes, et reconnu même par ceux qui sont appelés à en profiter.

D'après ce qui précède, la section centrale pense qu'il est inutile de soumettre à la Chambre toutes les observations de détail auxquelles les indemnités et les traitements variables pourraient donner lieu ; la pensée du Ministre, comme la nôtre, est qu'il y a abus dans le mode de distribution actuel.

Nous avons pleine confiance que le Gouvernement proposera des mesures plus en harmonie avec les droits réels des fonctionnaires et les exigences du trésor.

L'art. 1<sup>er</sup> est majoré de fr. 19,495. La section centrale en a demandé la justification. Le Ministre a fait connaître : que, d'après le projet de budget de 1844, la division du service des transports et de perception ( qui comprend la vérification, le contrôle et la comptabilité des recettes ) se composait de 37 employés et exigeait une dépense de fr. 63,000.

Par suite de l'extension des transports et de l'augmentation des recettes, cette division a dû être augmentée de dix employés, exigeant une dépense additionnelle de. . . . . fr. 10,750

Il y aura, en outre, à faire face au traitement et aux indemnités de l'ingénieur en chef chargé du service de la 1<sup>re</sup> division, dépense supportée jusqu'ici par le fonds de construction du chemin de fer . . . 8,600

Ensemble. . . . . fr. 19,350

L'augmentation demandée pour l'administration générale s'explique donc par l'extension des transports et par un changement dans l'imputation d'une somme de fr. 8,600.

Cette augmentation n'est en réalité que de fr. 10,750 et, en outre, elle est plus que compensée par une réduction de fr. 25,732-61 sur le personnel du service de perception dans les stations.

La section centrale a demandé si les conditions d'admission et d'avancement établies par l'arrêté du 8 avril 1843, sont ponctuellement suivies.

Le Gouvernement déclare qu'il cherche à se renfermer le plus possible dans les prescriptions de l'arrêté précité ; mais il a fallu, au fur et à mesure de l'achèvement des diverses lignes, régulariser la position d'une partie du personnel de la construction. Cette circonstance a motivé quelques dérogations aux principes de l'arrêté.

Les employés sans destination, appartenant à la construction, sont démissionnés, avec quelques mois de solde, pour les mettre à même de se pourvoir ailleurs.

Nous avons désiré connaître les raisons pour lesquelles l'administration du chemin de fer avait pris un architecte en dehors du corps des ponts et chaussées, pour la construction de la station du Nord, et les conditions stipulées entre l'administration et cet architecte.

Voici les explications données par le Gouvernement :

« Les constructions confiées aux ingénieurs diffèrent tellement de celles confiées aux architectes, qu'il n'est point d'exemple dans les administrations des chemins de fer à l'étranger que la construction d'une station de quelque importance, ait été confiée à un ingénieur. Ce sont ces motifs qui ont porté à confier la station du Nord à l'architecte qui avait présenté le projet le plus complet et le plus convenable.

» Contrairement à ce qui se pratique pour les constructions en général, où l'on accorde 4 et 5 p. %, comme honoraires aux architectes, on a obtenu que l'architecte de la station du Nord se contenterait du traitement et des indemnités alloués aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées, pendant la durée des constructions actuellement en cours d'exécution.

» Ces conditions sont réglées par un arrêté ministériel du 29 juin 1844. »

Voir la pièce sous l'Annexe C.

L'art. 1<sup>er</sup> est adopté par quatre voix, deux s'abstiennent.

## § 2. — *Service de l'entretien des routes et stations.*

(*Développements, pour le chemin de fer, pag. 2.*)

ART. 2. *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.* . . . fr. 146,000

Adopté.

ART. 3. *Indemnité des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 122,125

Adopté.

ART. 4. *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.* . . . . . fr. 1,097,000

Cet article est majoré de fr. 27,309-62 ; cette majoration est justifiée par les raisons données à l'art. 1<sup>er</sup>, c'est-à-dire, par la grande extension que prennent les transports de toute nature par le chemin de fer.

Adopté.

ART. 5. *Renouvellement des billes et fers* . . . . . fr. 360,000

D'après ce qui est dit aux *Développements*, pag. 4, ce crédit doit servir à l'acquisition de 58,000 billes, évaluées à fr. 270,000, et des rails et coussinets, pour fr. 70,000.

La section centrale a demandé comment il se fait que l'on doive déjà renouveler des billes et des rails entre Liège et la frontière prussienne et entre Braine et Namur, ces sections n'étant livrées à la circulation que depuis une année ; de plus, si l'on croyait que la somme demandée pour renouvellement des billes et fers fût suffisante pour l'état normal, en d'autres termes, s'il y a des chances de diminution ou d'augmentation de dépense pour l'avenir.

Voici les explications qui ont été transmises :

« L'exécution des chemins de fer en France, en Angleterre et en Allemagne se fait généralement par des entrepreneurs, qui fournissent eux-mêmes les billes et les rails nécessaires à la construction de la route.

» Lorsque les terrassements sont achevés, les entrepreneurs enlèvent les fers et les bois qui restent leur propriété.

» Il en résulte que, pour la pose de la voie définitive, au moment de livrer la route à l'exploitation, on fait usage de billes *neuves*, coupées en saison convenable et estimées devoir durer de 15 à 20 ans.

» Les rails sont également *neufs* et ne présentent aucune espèce de défauts.

» Leur durée doit donc être au moins égale à celle des billes.

» En Belgique, afin d'éviter le monopole des grands entrepreneurs et d'obtenir une réduction sur les prix, on a cru devoir fournir les billes et les rails et accepter les bois de toute essence. Il en est résulté que dans les localités où les constructions ont été longues et difficiles, les billes et les rails étaient

arrivés au jour où les routes ont été livrées à l'exploitation, à *un état d'altération* tel qu'un renouvellement très-prochain était inévitable.

» Lors de la pose de la voie dans la vallée de la Vesdre, le conseil des ponts-et-chaussées a examiné la question de savoir s'il n'était pas prudent, dans l'intérêt de la sécurité publique, de placer des fers *neufs* sur toute l'étendue de la voie de Liège à la frontière de Prusse, au lieu d'y laisser les fers qui avaient servi à la construction, et qui tous *avaient subi plus ou moins de remaniage*.

» Une pensée d'économie et de temps a fait accepter les vieux rails dont la plus grande partie devra être renouvelée l'année prochaine, comme le fait observer la section centrale.

» Il y a plus de probabilité d'augmentation que de diminution pendant quelques années; car ce n'est qu'après que les rails défectueux et les billes détériorées auront été remplacés que l'on pourra parvenir à un état normal et à une dépense moindre que celle d'aujourd'hui. Mais cette dépense, due à des causes exceptionnelles qui viennent d'être signalées, ne présente qu'un caractère exceptionnel et temporaire. »

La section centrale, en admettant le chiffre, appelle toute l'attention du Gouvernement sur cet objet; elle l'engage à user de la plus grande sévérité sur l'essence des bois et à ne plus permettre qu'on se serve de billes défectueuses, pour éviter ainsi des frais de déplacement et de remplacement, qui sont très importants.

§ 3. — **Service de locomotion et d'entretien du matériel.**

ART. 6. *Traitements des fonctionnaires et employés* . . . fr. 127,000

(*Développements*, pag. 6.)

Adopté.

ART. 7. *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.* . . . fr. 2,785,000

(*Développements*, pag. 6.)

Cet article a donné lieu à deux observations.

La première concerne la somme de fr. 25,000, demandée pour l'allumage des locomotives.

Cette somme paraissait exagérée; des renseignements intéressants justifient cette dépense et indiquent, en outre, l'usage que l'on fait des vieilles billes.

« La consommation moyenne en bois de chauffage, par locomotive allumée, est de 2 fagots et 0,<sup>m</sup>200 gros bois.

» Le nombre de locomotives allumées a été, pendant les 9 premiers mois de 1844, de . . . . .	17,149
» Évaluation approximative des locomotives qui seront allumées pendant les 3 derniers mois de 1844 . . . . .	5,866
Total. . . . .	<u>23,015</u>

» L'on estime que le nombre de locomotives qui seront allumées en 1845 sera de 24,000.

» La consommation du bois de chauffage, pour toute l'année, a été évaluée à 4,800 mètres cubes, gros bois au prix de fr. 7-00 . . . .	33,600
» 48,000 fagots au prix de fr. 14-00 le cent . . . . .	6,720
	<u>fr. 40,320</u>

» Mais on estime qu'il sera possible d'utiliser à l'allumage, les vieilles billes jusqu'à concurrence de 1,950 mètres de bois et 19,500 fagots; on a donc compté pour l'exercice 1845,

» Sur 2,850 mètres cubes gros bois. } 28,500 fagots . . . . . }	soit fr. 25,000.
--	------------------

» La dépense, en 1844, sera d'environ fr. 27,630-25 pour un parcours de 478,897 lieues.

» L'on demande fr. 25,000 pour 1845, pour un parcours de 500,000 lieues.

» Il y a donc une diminution de dépenses de fr. 2,630-25 et, nonobstant, une augmentation de parcours de 22,000 lieues. »

La seconde observation réclamait pour connaître les mesures prises par l'administration pour surveiller tout ce qui concerne les essieux des voitures et des locomotives.

Voici les explications qui ont été transmises :

« Cette partie du service est particulièrement soignée.

» Les essieux ne font pas l'objet d'adjudications publiques; ils sont commandés sur marchés directs aux établissements les plus renommés pour ce genre de fabrication et qui sont jugés présenter le plus de garanties.

» La réception en est faite par une commission composée de sept ingénieurs.

» La visite des essieux, déjà appliquée aux voitures, se fait fréquemment et

régulièrement ; des primes sont accordées aux ouvriers qui y signalent des défauts.

» Des progrès marqués ont été effectués depuis quelque temps dans la confection des essieux. »

Il serait difficile de mieux justifier la demande de crédit pour le service de locomotion et d'entretien que par les renseignements que l'on trouve aux développements donnés pour le chemin de fer. Cette partie du service doit être l'objet le plus spécial des soins de l'administration ; il comporte tout l'avenir de notre chemin de fer ; l'ordre et la régularité des convois, la confiance qu'une surveillance continuelle sur tout le matériel doit inspirer au public sont les plus grands éléments de succès.

Les chiffres des développements indiquent les résultats des améliorations successivement introduites. C'est ainsi que l'on voit avec satisfaction que la consommation de coak par lieue de parcours diminue dans une proportion remarquable ; elle ne s'élève pour les neuf premiers mois de 1844 qu'à 58<sup>k</sup>,12, tandis qu'en 1843 elle s'élevait encore à 66<sup>k</sup>,33. C'est à une amélioration aussi importante, c'est aux prix avantageux des fournitures de charbons, que l'on doit de ne voir demander, pour 1845, la même somme pour le combustible que celle demandée pour 1844, malgré les prévisions d'un parcours de 500,000 lieues, c'est-à-dire environ 25,000 lieues de plus qu'en 1844.

Comme *annexe* au rapport sous la lettre E, vous trouverez le relevé des sommes payées pour fournitures sur le budget de 1844.

Adopté.

§ 4. — *Service des transports.*

(*Développements*, page 13.)

ART. 8. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et gardes-convois* . . . . . fr. 378,500

Adopté.

ART. 9. *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, indemnités pour pertes et avaries* . . . . . fr. 573,600

Adopté.

§ 5. — *Frais de perception.*

ART. 10. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* . . . . . fr. 198,500

La section centrale a demandé à quel point en était l'arrangement qui devait

intervenir entre les Départements des Finances et des Travaux Publics, quant à la perception et au contrôle des recettes du chemin de fer, ainsi que le rapport qui a dû être fait sur cette question par la commission formée des fonctionnaires des deux Départements.

Ces renseignements seront déposés sur le bureau, sous le n° 12 ; ils nous sont parvenus avec la note suivante :

« Le Département des Travaux Publics a offert au Département des Finances le contrôle et la surveillance des recettes du chemin de fer.

» Cette combinaison, dont les bases étaient à poser et à discuter, lui avait paru devoir présenter des garanties réelles au point de vue de l'intérêt du trésor, tout en conservant dans l'exploitation du chemin de fer l'unité d'action et d'impulsion.

» MM. les délégués du Département des Finances n'ont pas consenti à maintenir la discussion sur ce terrain ; ils ont prétendu que, quoi qu'on fût, toute mesure qui se bornerait à attribuer au Département des Finances le contrôle et la surveillance des recettes du chemin de fer, serait incomplète et inefficace et qu'il fallait nécessairement charger le Département des Finances du service des recettes et des transports, c'est-à-dire de l'*exploitation proprement dite*, le Département des Travaux Publics conservant les services des routes et de la locomotion, c'est-à-dire, les *moyens d'exploitation*.

» Les délégués du Département des Travaux Publics ont repoussé d'une manière absolue l'idée du fractionnement de l'administration des chemins de fer.

» MM. les délégués du Département des Finances ont persisté néanmoins dans toutes leurs observations, quant à l'opportunité, la nécessité même de ce partage.

» Les discussions ont conduit de la sorte à constater un dissentiment absolu.

» De part et d'autre, on a invoqué un principe d'unité.

» Les délégués du Département des Travaux Publics ont demandé le maintien de ce qui existe depuis près de dix ans : *l'unité* dans l'exploitation du chemin de fer.

» MM. les délégués du Département des Finances ont demandé, au contraire, que le service du chemin de fer fût fractionné, dans l'intérêt du principe *d'unité* de gestion financière.

» La section centrale trouvera ci-jointes les notes qui ont été échangées à ce sujet.

» Ce sont :

» Deux notes de MM. les délégués du Département des Finances, en date des 8 juillet et 28 décembre 1843 ;

» Les réponses qui y ont été faites, le 14 février 1844, par les délégués du Département des Travaux Publics ;

» Deux mémoires des 28 février et 5 mars 1844, contenant les observations de MM. les délégués du Département des Finances sur les réponses du 14 février.

» Si ces deux mémoires sont demeurés sans réponse, c'est uniquement parce que les délégués du Département des Travaux Publics, très absorbés d'ailleurs par d'autres occupations, ont cru pouvoir s'abstenir de prolonger un débat qui, portant sur des prétentions inconciliables, ne pouvait conduire à aucun résultat.

» Les chefs des deux Départements s'occupent de la décision à intervenir. »

Il résulte de la note qui précède, que cette question est loin d'être résolue, que même un résultat satisfaisant dans l'état des choses actuel n'est guère probable.

La Chambre pourra prendre une détermination à cet égard, mais en attendant la section centrale doit vous proposer l'adoption du chiffre.

ART. 11. *Loyer des locaux.* . . . . . fr. 7,000

(*Développements*, page 14.)

Adopté.

SECTION II.

POSTES.

Avant de s'occuper des observations des sections, nous avons cru devoir proposer au Gouvernement les deux questions suivantes. Elles sont de nature à faire apprécier l'extension qu'a prise le service des postes et les améliorations qui y ont été introduites, en même temps qu'elles font connaître le montant des frais occasionnés par suite du transport des dépêches à notre chemin de fer.

1° A combien s'élevaient les dépenses du service de la poste aux lettres avant la construction du chemin de fer ?

2° Quelle est l'économie produite par le transport des dépêches sur les différentes lignes du railway national ?

Voici la réponse du Gouvernement :

« Les sommes allouées au budget des dépenses de l'année 1834, pour le service des postes, sont les suivantes :

» Traitement des employés. . . . .	276,600	}	776,948
» Matériel . . . . .	50,590		
» Transport des dépêches . . . . .	239,758		
» Service rural . . . . .	210,000		
» Le chiffre des recettes de la même année s'est élevé à . . .			2,087,132
			<u>1,310,184</u>

» La recette de l'administration des postes, pour l'exercice 1845, est évaluée au budget des voies et moyens à . . . . .	3,305,000
» Et la dépense à . . . . .	1,380,546
	<hr/>
	1,924,454
	<hr/> <hr/>

» Il est à remarquer qu'en 1834 les émoluments des employés des postes, qui peuvent être évalués à 100,000 francs, ne figuraient pas au budget; en outre, le service rural n'avait pas encore été mis à exécution; et enfin, le nombre des bureaux de perception, qui ne s'élevait alors qu'à 60, est aujourd'hui de 113.

» Les frais de transport des dépêches de l'administration des postes s'élevaient, en 1834, à fr. 239,758.

» L'ouverture successive des différentes lignes du railway a permis de supprimer les services de transport suivants :

- » 1° De Bruxelles à Anvers ;
- » 2° De Bruxelles à Liège (service de jour) ;
- » 3° De Liège à Aix-la-Chapelle (service de jour) ;
- » 4° De Menin à Lille ;
- » 5° De Bruxelles à Namur (service de jour) ;
- » 6° De Bruxelles à Valenciennes.

» Ces services coûtaient annuellement fr. 81,130.

» Le transport des dépêches est encore effectué au moyen de malles-postes sur plusieurs routes parallèles au chemin de fer, aucune expédition ne pouvant avoir lieu pendant la nuit par cette dernière voie. Ces routes sont :

- » De Bruxelles à Liège ;
- » De Liège à Aix-la-Chapelle ;
- » De Bruxelles à Namur ;
- » De Mons à Namur ;
- » De Bruxelles à Gand ;
- » De Gand à Anvers ;
- » De Gand à Ostende ,
- » De Gand à Courtray.

» Le chemin de fer, tout en permettant de réduire de fr. 81,130 les frais ordinaires en transport des dépêches, a, par contre, donné lieu à plusieurs dépenses qui sont réparties de la manière suivante :

» A. Service des bureaux de poste ambulants sur les chemins de fer :

» 1 <sup>o</sup> De Valenciennes à Bruxelles. . . . .	}	25,380
» 2 <sup>o</sup> De Liège à Verviers . . . . .		
» 3 <sup>o</sup> De Gand à Mouscron . . . . .		

» B. Services en carriole entre le bureau de poste et la station du chemin de fer dans les principales villes du royaume, savoir :

» D'Anvers à la station . . . . .	1,825	}	14,328
» De Bruxelles aux deux stations . . . . .	5,475		
» De Malines à la station . . . . .	600		
» De Gand id. . . . .	1,800		
» De Liège id. . . . .	2,190		
» De Mons id. . . . .	438		
» Stations de moindre importance. . . . .	2,000		

» C. Traitement des facteurs ajoutés au cadre du personnel des bureaux ci-après indiqués, pour le service spécial des dépêches échangées avec la station du chemin de fer.

» Bruxelles 2 facteurs à fr. 700. . . . .	1,400	}	9,200
» Anvers 1 id. 700. . . . .	700		
» Liège 1 id. 700. . . . .	700		
» Gand 1 id. 700. . . . .	700		
» Mons 1 id. 900. . . . .	900		
» Et un facteur à fr. 600 dans chacune des villes de Namur, Tournay, Ostende, Bruges, Malines, Louvain, Courtray et Verviers, soit . . . . .	4,800		

» Total . . . . . fr. 48,908

» Indépendamment de cette augmentation de fr. 48,908, il reste à tenir compte de plusieurs autres dépenses qui sont le résultat indirect de l'intervention du chemin de fer, dans le service des postes. Ces dépenses portent principalement :

» 1<sup>o</sup> Sur les moyens de transport créés depuis l'année 1835, vers les affluents des lignes du chemin de fer, au fur et à mesure de la mise en exploitation de ces lignes ;

» 2<sup>o</sup> Sur les nouveaux services de transport, organisés depuis la même époque, par suite de la création de 73 bureaux de perception.

» D'après les observations qui précèdent, on peut dire que le transport des dépêches, par la voie du chemin de fer, a considérablement amélioré le service des postes, et qu'il n'est pas étranger à l'accroissement des recettes de cette branche de service, mais qu'il n'a pu avoir pour conséquence d'introduire une réduction dans les dépenses de cette administration. »

La 1<sup>re</sup> et la 4<sup>e</sup> section avaient demandé la production de la convention postale avec l'Angleterre.

Quoique cette pièce ait été imprimée au *Moniteur*, nous avons cru utile de la déposer sur le bureau, n° 9, en y joignant une lettre de l'office-général des postes, datée de Londres, le 29 octobre 1844.

Cette dernière pièce et les explications qui nous ont été transmises par le Gouvernement, peuvent parfaitement faire apprécier tous les avantages de la convention.

Voici ces explications :

« En communiquant à la section centrale la convention postale entre la Belgique et la Grande-Bretagne, signée à Londres, le 19 octobre dernier, l'on fait observer que la stipulation de l'art. 19 qui fixe le port de la lettre simple à un shelling (12 décimes), dont huit pence ou décimes sont censés représenter la taxe britannique et quatre pence ou décimes la taxe belge, n'a qu'une portée fictive; c'est ce dont il est facile de se convaincre par la lecture de l'art. 20, qui règle le mode de livraison des correspondances, et d'après lequel l'office britannique doit nous bonifier pour chaque poids de 30 grammes, fr. 1-60, soit la taxe belge de quatre lettres, tandis que pour le poids équivalent d'une once, il se contentera du même prix, soit un shelling quatre pence, ou de la taxe anglaise de deux lettres seulement.

» En vertu du traité postal conclu entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, ce dernier office ne paie aussi qu'un shelling quatre pence par 30 grammes pour les lettres originaires du Royaume-Uni; mais d'un autre côté il ne reçoit pour ses propres correspondances que 40 cents ou 80 centimes, au lieu d'un franc 60 centimes pour 30 grammes, de manière que les conditions obtenues par l'office belge sont en définitive beaucoup plus avantageuses.

» La section centrale voudra bien encore remarquer qu'aux termes de l'art 5 de la convention ci-jointe, l'office belge s'est réservé la faculté expresse de faire valoir ses droits à être dispensé du paiement de 1,000 livres sterling, stipulé par la convention du mois d'octobre 1834, dans le cas où il établirait à ses frais un service de bateaux à vapeur, pour transporter deux fois par semaine, ou quotidiennement, des dépêches et des voyageurs entre Ostende et Douvres.

» L'on peut ajouter aujourd'hui que cette éventualité s'est déjà réalisée par suite des arrangements pris avec la Compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres, arrangements qui ont déterminé le Gouvernement anglais, ainsi que cela résulte de la dépêche ci-jointe en copie, à libérer la Belgique de l'obligation prémentionnée.

» Or, comme le service supplémentaire, établi aux frais de l'État, entre Ostende et Douvres, ne coûte qu'une somme équivalente de 1,000 liv. sterl., il reste démontré que le pays en recueillera tous les avantages sans charge nouvelle pour le trésor.

La 4<sup>e</sup> section demandait la suppression du décime rural.

La section centrale adhère à ce vœu en engageant toutefois le Gouvernement

à faire connaître l'importance de cette suppression, en ce qui concerne les recettes.

La 6<sup>e</sup> section propose qu'on s'occupe enfin de l'uniformité de la taxe

Cette question avait déjà été traitée par la section centrale de 1844. Voici ce qui a été dit à la page 27 du rapport :

« Quant à l'uniformité de la taxe des lettres, la section centrale croit devoir se borner à appeler sur cet objet l'attention du Gouvernement : une taxe uniforme présente certains avantages, mais le Gouvernement doit examiner si l'extension du nombre des lettres, qui résulterait de la taxe uniforme, pourrait compenser la perte que cette taxe occasionnerait au trésor. C'est dans ce sens aussi que la section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur la proposition de diminuer le prix des lettres remises par la poste rurale à des distances rapprochées. »

L'avis de la section centrale de 1845 est en tout point conforme à celui émis en 1844.

Quant aux demandes faites par la 2<sup>e</sup> section, de démontrer l'utilité des directeurs des postes et la cause de la différence des traitements qui existent entre eux; par la 6<sup>e</sup>, s'il ne conviendrait point de donner fr. 600, à chaque facteur rural, et si la dépense des voitures-bureaux, dont il est parlé à l'art. 15, ne devrait point être supprimée par le chemin de fer, la section centrale croit que ces deux premières questions doivent être laissées à la décision du Gouvernement qui, seul, est à même de les apprécier avec connaissance de cause.

Quant aux motifs pour lesquels une différence de traitement est nécessaire entre des employés du même rang, et quant à la question qui se rapporte à l'art. 15, il y est répondu pag. 60 et suiv. des *Développements*.

ART. 12. *Personnel. Traitements de l'inspecteur-général, des directeurs provinciaux, contrôleurs, percepteurs, commis, adjoints-commis, distributeurs, facteurs ruraux, boîtiers, etc.* . . . . . fr. 900,000

(*Développements*, pag. 60 à 64.)

ART. 13. *Matériel. Frais de bureau et de loyer, papiers, impressions, timbres, cachets, boîtes, etc.; frais de tournées et de missions relatives au service des postes, transports de dépêches, etc.* . . . . . fr. 420,546

(*Développements*, pag. 64 à 66.)

ART. 14. *Subvention pour l'établissement de deux nouvelles communications entre Ostende et Douvres.* . . . . fr. 40,000

(*Développements*, pag. 66 et 67.)

ART. 15. *Frais de construction de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer.* . . . . . fr. 20,000

(*Développements*, pag. 67 et 68.)

Ces quatre articles, justifiés par les développements et les observations qui se trouvent à la page 117 du *Budget général*, ont été admis, quant aux chiffres, par toutes les sections et par la section centrale.

#### CHAPITRE IV.

##### Mines.

La 6<sup>e</sup> section demande l'état des affaires jugées et des affaires à juger par le conseil des mines, ainsi que l'état indicatif du personnel.

Le premier état se trouve à la suite du rapport, *Annexe D*.

ART. 1. *Litt. A. Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines.* . . . . . fr. 42,000

*Litt. B. Frais de route, indemnités éventuelles pour les conseillers honoraires* . . . . . 1,200

*Litt. C. Entretien du mobilier, fournitures de bureau, achats de livres, chauffage et éclairage* . . . . . 2,400 fr. 45,600

Adopté.

ART. 2. *Litt. A. Traitements des ingénieurs et conducteurs des mines* . . . . . fr. 129,400

*Litt. B. Frais de bureau et de déplacement; jurys d'examen et voyages des élèves des mines* . . . . . 42,600 fr. 172,000

La 1<sup>re</sup> section demande pourquoi on ne met pas en rapport les traitements

des ingénieurs et conducteurs des mines avec les redevances qui sont chargées de couvrir ces traitements conformément à la loi.

Cette demande est faite, par la section, à titre de renseignements. — Elle a provoqué la réponse suivante :

« Il n'y a aucune comparaison à établir entre les ingénieurs des ponts et chaussées, ou ceux du chemin de fer et les ingénieurs des mines. On pourrait poser en principe que les ingénieurs des ponts et chaussées et ceux du chemin de fer seraient payés, soit sur le produit des barrières, soit sur le revenu que le chemin de fer produit à l'État. Pour les mines, le Gouvernement n'en possède pas, n'en exploite pas. L'idée d'un fonds particulier sur lequel les ingénieurs des mines seraient payés est une conception de la loi du 21 avril 1810, qui ne repose sur aucun principe bien assis. D'autre part, l'on n'a pas fait application de ce système pour les ingénieurs des autres branches d'administration.

» La surveillance qu'exercent les ingénieurs des mines, est instituée dans l'intérêt général. Lorsque les mines sont en souffrance et que le produit de la redevance est par conséquent très faible, les ingénieurs se donnent infiniment plus de peine que lorsque l'industrie minérale prospère.

» C'est la nature même de cette branche d'industrie qui a fait préposer à l'exploitation des officiers chargés de veiller à la sécurité des ouvriers, à la conservation de la mine, à la conservation des propriétés de la surface, à la conservation de l'eau des sources, etc. C'est au budget, ce semble, de supporter cette dépense, si elle est dans l'intérêt général : le budget doit aussi alors donner à ce service tout le développement nécessaire. »

ART. 3. *Subsides aux caisses de prévoyance, secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement* . . . . . fr. 45,000

La 1<sup>re</sup> section demandait si les fonds que reçoivent les caisses de prévoyance ne sont pas suffisants, de manière à se passer des subsides du Gouvernement.

Les charges des caisses de prévoyance, peu considérables la première année de leur institution, s'accroissent annuellement, les secours étant en grande partie viagers, et de nouvelles dépenses venant sans cesse s'ajouter aux anciennes.

L'état des caisses de prévoyance en faveur des ouvriers mineurs est tel que ce serait assurer leur ruine que de retirer maintenant les subsides de la législature.

Adopté.

## CHAPITRE V.

**Pensions.**

ARTICLE UNIQUE. <i>Pensions conférées à des fonctionnaires et employés ressortissant au Ministère des Travaux Publics, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1830 . . . .</i>	fr.	34,579 76
<i>Pensions à accorder éventuellement pendant l'année 1845 . . . . .</i>	fr.	5,420 24
		<hr/> 40,000 00

Dans une note marginale au budget de 1845, page 49, il est dit qu'une somme de fr. 28,004 a été transférée du budget de la dette publique.

D'après le vœu exprimé par la 1<sup>re</sup> section, la section centrale a demandé le relevé des pensions existantes à charge du Département des Travaux Publics.

Cette pièce sera déposée sur le bureau, sous le n° 10.

De l'examen de cet état, il résulte que les pensions accordées jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1844, s'élèvent à fr. 34,629-76. et qu'il reste pour pensions à accorder éventuellement pendant 1845, fr. 5,370-24. La légère différence qui existe entre ces chiffres et ceux du Gouvernement, provient d'une erreur qui a été commise dans le chiffre du transfert des pensions qui est réellement de fr. 28,054, au lieu de fr. 28,006.

Adopté.

## CHAPITRE VI.

**Secours.**

ARTICLE UNIQUE. <i>Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas droit à la pension . . . . .</i>	fr.	3,000
---	-----	-------

Adopté.

## CHAPITRE VII.

ARTICLE UNIQUE. <i>Dépenses imprévues . . . . .</i>	fr.	30,000
---	-----	--------

L'état des dépenses imprévues pour 1844, est déposé sur le bureau, sous le n° 11.

Les dépenses imputées sur ce chapitre au 19 novembre 1844, s'élèvent à fr. 7,076-37, mais chaque budget ayant trois années d'exercice, le Gouverne-

ment fait remarquer que les dépenses imprévues appartenant à la gestion de 1844, peuvent être liquidées en 1845 et 1846.

Les allocations de 1842 et 1843 ne présentent plus que des excédants disponibles de fr. 1,406-23 et fr. 133-88.

Adopté.

Nous avons l'honneur de vous proposer de fixer le chiffre du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice de 1845, à la somme de fr. 13,039,597-28, conformément au tableau suivant.

*Le rapporteur,*  
**MAST DE VRIES.**

*Le président,*  
**G. D'HOFFSCHMIDT.**

---

40

**TABLEAU COMPARATIF**

DES PROPOSITIONS

**DU GOUVERNEMENT ET DE CELLES DE LA SECTION CENTRALE.**

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles.	
<b>CHAPITRE PREMIER.</b>		
ADMINISTRATION GÉNÉRALE.		
1	•	Traitement du Ministre . . . . .
2	•	Id. des fonctionnaires, employés et gens de service . . . . .
3	•	Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage et menues dépenses. . . . .
4	•	Annales des travaux publics . . . . .
5	•	Ameublement de l'hôtel du Ministre. . . . .
6	•	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale . . . . .
		Total du chap. I <sup>er</sup> . . . . .
<b>CHAPITRE II.</b>		
PONTS ET CHAUSSÉES. — CANAUX. — RIVIÈRES. — POLDRES. — PORTS ET CÔTES. — BATIMENTS CIVILS. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.		
<b>SECTION PREMIÈRE.</b>		
<i>Ponts et chaussées.</i>		
	A	Entretien des routes d'après les baux existants et ceux à intervenir pour 1845 . . . . .
	B	Salaire des préposés aux ponts à bascule . . . . .
1	C	Etudes de projets, frais de levées de plans, achats et réparations d'instruments, matériel et impressions du service actif. . . . .
	D	Travaux d'amélioration, réparations extraordinaires et constructions de routes nouvelles.
<i>Plantations.</i>		
2	•	Frais d'entretien des plantations et établissement de plantations nouvelles sur les routes de l'Etat. . . . .
		Total de la section 1 <sup>re</sup> . . . . .
<b>SECTION II.</b>		
SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BAGS ET BATEAUX DE PASSAGE ET DES POLDRES.		
<i>Canal de Gand au Sas-de-Gand.</i>		
	•	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .
	•	» de dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale . . . . .
3	•	» de renforcement et de restauration des bords. . . . .
	•	Renouvellement du double pont tournant à Meulestede . . . . .
4	•	Personnel . . . . .
		A reporter. . . . .

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1845.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1845 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
11,000 00	.	21,000 00	21,000 00	.	21,000 00
143,650 00	.	143,650 00	143,650 00	.	143,650 00
22,000 00	.	22,000 00	22,000 00	.	22,000 00
9,600 00	.	9,600 00	9,600 00	.	9,600 00
.	6,400 00	6,400 00	.	6,400 00	6,400 90
8,000 00	.	8,000 00	8,000 00	.	8,000 00
204,250 00	6,400 00	210,650 00	204,250 00	6,400 00	210,650 00
1,762,306 00	»	2,697,400 00	1,762,306 00	»	2,697,400 00
29,820 00	»		29,820 00	»	
20,000 00	»		20,000 00	»	
885,274 00	»		885,274 00	»	
50,000 00	.	50,000 00	50,000 00	.	50,000 00
2,747,400 00	.	2,747,400 00	2,747,400 00	.	2,747,400 00
7,593 00	.	39,593 00	7,593 00	.	39,593 00
12,000 00	.		12,000 00	.	
10,000 00	.		10,000 00	.	
.	10,000 00		.	10,000 00	
7,500 00	.	7,500 00	7,500 00	.	7,500 00
37,093 00	10,000 00	47,093 00	37,093 00	10,000 00	47,093 00

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles.	
		Report. . . . .
		<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>
5	»	Entretien ordinaire . . . . .
	»	Pour une moitié du crédit nécessaire au renouvellement en maçonnerie, des bajoyers de l'écluse de Hocht . . . . .
6	»	Personnel . . . . .
		<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>
7	»	Entretien ordinaire . . . . .
	»	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration, alimentation des machines à vapeur.
8	»	Personnel . . . . .
		<i>Sambre canalisée.</i>
9	»	Travaux d'entretien ordinaire et de dragage . . . . .
10	»	Personnel . . . . .
		<i>Canal de Bruxelles à Charleroy.</i>
	»	Entretien ordinaire . . . . .
11	»	Amélioration du vannage des portes d'amont des écluses et pavage des trottoirs pour le halage. . . . .
	»	Primes pour le service de halage . . . . .
12	»	Personnel . . . . .
		<i>Service de l'Escaut,</i>
	»	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale . . . . .
	»	Id. dans la province du Hainaut . . . . .
13	»	Approfondissement et élargissement du plafond de la partie de la rivière comprise entre le pont Madou et le pont aux Chaudrons, à Gand . . . . .
	»	Dévasement dans l'intérieur de Tournay. . . . .
14	»	Personnel . . . . .
		<i>Service de la Lys.</i>
	»	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale . . . . .
	»	Id. dans la Flandre occidentale . . . . .
15	»	Reconstruction du pont de Deynze . . . . .
	»	Renouvellement du pont des Récollets, à Gand . . . . .
16	»	Personnel . . . . .
		A reporter. . . . .

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTS.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRE S	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
37,093 00	10,000 00	47,093 00	37,093 00	10,000 00	47,093 00
27,000 00	•	65,000 00	27,000 00	•	65,000 00
•	38,000 00		•	38,000 00	
16,577 50	•	16,577 50	•	•	16,577 50
24,000 00	•	96,489 00	24,000 00	•	96,489 00
72,489 00	•		72,489 00	•	
13,660 00	•	13,660 00	13,660 00	•	13,660 00
120,412 00	•	120,412 00	120,412 00	•	120,412 00
36,470 00	•	36,470 00	35,030 00	•	35,030 00
52,800 00	•	97,800 09	52,800 00	•	97,800 00
•	35,000 00		•	35,800 00	
10,000 00	•	43,239 00	10,000 00	•	40,639 00
43,239 00	•		40,639 00	•	
7,600 00	•	68,769 62	7,600 00	•	68,769 62
10,000 00	•		10,000 00	•	
•	12,000 00	15,672 50	•	12,000 00	13,895 00
•	39,169 62		•	39,169 62	
15,672 50	•	15,672 50	13,895 00	•	13,895 00
16,000 00	•	57,900 00	16,000 00	•	57,900 00
17,300 00	•		17,300 00	•	
•	16,000 00	5,240 00	•	16,000 00	5,240 00
•	8,600 00		•	8,600 00	
5,240 00	•	5,240 00	5,240 00	•	5,240 00
525,533 00	158,769 62	684,322 62	519,735 50	158,769 62	678,505 12

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles.	
		Report. . . . .
		<i>Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.</i>
17	.	Entretien et travaux aux chemins de halage . . . . .
	.	Travaux d'amélioration . . . . .
18	.	Personnel . . . . .
		<i>Service de la Meuse dans le Limbourg.</i>
19	.	Travaux aux rives . . . . .
20	.	Personnel . . . . .
		<i>Service de la Dendre.</i>
21	.	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale . . . . .
	.	Id. dans la province du Hainaut . . . . .
22	.	Personnel . . . . .
		<i>Service du Rupel, de la Dyle et du Demer.</i>
23	.	Travaux ordinaires. . . . .
	.	Travaux extraordinaires au Rupel . . . . .
24	.	Personnel . . . . .
25	.	Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'étude et de levée des plans, achats et réparations d'instruments . . . . .
26	.	Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Senne. . . . .
27	.	Quatrième quart, de la part de l'État, dans les travaux d'amélioration de la navigation de Bruges vers Dunkerque et de l'écoulement des eaux . . . . .
		<i>Service des canaux de Gand à Ostende.</i>
	.	Entretien ordinaire dans la Flandre orientale . . . . .
	.	Id. dans la Flandre occidentale . . . . .
28	.	Dévasement sur différents points dans la Flandre orientale. . . . .
	.	Rétablissement des talus au moyen des revêtements en briques . . . . .
	.	Approfondissement du canal pour lui donner un tirant d'eau de 4 <sup>m</sup> ,65 entre Bruges et Nieuweghe. (1 <sup>er</sup> tiers). . . . .
29	.	Personnel . . . . .
		<i>Service du canal de Mons à Condé.</i>
30	.	Entretien ordinaire . . . . .
	.	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration . . . . .
31	.	Personnel . . . . .
		A reporter. . . . .

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
525,553 00	158,769 62	684,322 62	519,735 50	158,769 62	678,505 12
20,000 00	.	220,000 00	20,000 00	.	220,000 00
.	200,000 00		.	200,000 00	
20,800 00	.	20,800 00	20,800 00	.	20,800 00
.	145,200 00	150,000 00	.	145,200 00	149,000 00
4,800 00	.		3,800 00	.	
7,500 00	.	10,500 00	7,500 00	.	10,500 00
3,000 00	.		3,000 00	.	
8,750 00	.	8,750 00	8,750 00	.	8,750 00
10,000 00	.	123,950 00	10,000 00	.	123,950 00
.	113,950 00		.	113,950 00	
1,300 00	.	1,300 00	1,300 00	.	1,300 00
.	100,000 00	100,000 00	.	100,000 00	100,000 00
.	32,000 00	32,000 00	.	32,000 00	32,000 00
.	72,060 00	72,060 00	.	72,060 00	72,060 00
7,400 00	.	68,933 00	7,400 00	.	68,933 00
17,597 50	.		17,597 50	.	
.	1,500 00	28,284 00	.	1,500 00	28,284 00
.	25,435 50		.	25,435 50	
.	17,000 00	14,100 00	.	17,000 00	13,800 00
6,604 51	.		6,604 51	.	
15,522 08	.	14,100 00	15,522 08	.	13,800 00
.	12,761 92		.	12,761 92	
14,100 00	.	14,100 00	13,800 00	.	13,800 00
662,927 09	878,677 04	1,541,604 13	655,809 59	878,677 04	1,534,486 63

NUMEROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles.	
		Report. . . . .
		<i>Service du canal de la Campine (1<sup>re</sup> section).</i>
32	.	Travaux d'entretien des terrassements et des ouvrages d'art . . . . .
33	.	Personnel . . . . .
		<i>Service des bacs et bateaux de passage.</i>
34	.	Entretien et confection des bacs et de leurs dépendances. . . . .
		<i>Service des polders.</i>
35	.	Subside à la direction du polder de Lille . . . . .
	.	Travaux aux digues de la partie non réendiguée du polder de Lillo. . . . .
36	.	Personnel . . . . .
		Total de la 2 <sup>e</sup> section. . . . .
		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 . . . . .
37	.	Construction de deux triangles en charpente le long de la rive droite de l'avant-port, entre l'estacade d'est et l'écluse Militaire . . . . .
	.	Renouvellement du quai contre le côté gauche du front aval de l'écluse du bassin de commerce . . . . .
		<i>Port de Nieuport.</i>
38	.	Travaux d'entretien . . . . .
		<i>Côte de Blankenberghe.</i>
39	.	Travaux d'entretien . . . . .
	.	Prolongement en mer de la jetée entre Wenduyn et le fortin de Blankenberghe. . . . .
40	.	Personnel des ports et côtes . . . . .
		<i>Phares et fanaux.</i>
41	.	Entretien des phares et fanaux . . . . .
		Total de la 3 <sup>e</sup> section. . . . .

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
662,927 09	878,677 04	1,541,604 13	655,809 59	878,677 04	1,534,486 63
10,000 00	.	10,000 00	5,000 00	.	5,000 00
4,200 00	.	4,200 00	4,200 00	.	4,200 00
20,000 00	.	20,000 00	20,000 00	.	20,000 00
.	5,000 00	25,000 00	.	5,000 00	25,000 00
.	20,000 00		.	20,000 00	
.	1,000 00		.	1,000 00	
697,127 09	904,677 04	1,601,804 13	685,009 59	904,677 04	1,589,686 63
43,425 50	.	57,364 67	43,425 50	.	57,364 67
4,139 17	.		4,239 17	.	
.	3,700 00		.	3,700 00	
.	6,000 00		.	6,000 00	
17,666 67	.	17,666 67	17,666 67	.	17,666 67
79,900 00	.	87,690 49	79,900 00	.	87,690 49
.	7,790 49		.	7,790 49	
16,917 82	.	16,917 82	16,917 82	.	17,917 82
750 00	.	750 00	750 00	.	750 00
162,899 16	17,490 49	180,389 65	162,899 16	17,490 49	180,389 65

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développement des articles.	
<b>QUATRIÈME SECTION.</b>		
<i>Bâtiments civils.</i>		
42	"	Entretien et réparations des palais, hôtels, édifices et monuments de l'État. . . . .
43	"	Constructions nouvelles et construction d'une salle et dépendances pour la tenue des séances du Sénat . . . . .
		Total de la 4 <sup>e</sup> section. . . . .
<b>CINQUIÈME SECTION.</b>		
<i>Personnel des ponts et chaussées.</i>		
44	A	Traitement des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement, indemnités et dépenses éventuelles . . . . .
	B	Frais du jury d'examen de l'école du génie civil. — Voyage des élèves . . . . .
		Total de la 5 <sup>e</sup> section. . . . .
<b>RECAPITULATION DU CHAPITRE II.</b>		
Section 1 <sup>re</sup> . Ponts et chaussées . . . . .		
Id. 2. Canaux, rivières et polders . . . . .		
Id. 3. Ports et côtes . . . . .		
Id. 4. Bâtiments civils . . . . .		
Id. 5. Personnel des ponts et chaussées. . . . .		
		Total du chapitre 2. . . . .
<b>CHAPITRE III.</b>		
CHEMIN DE FER. — POSTES.		
<b>PREMIÈRE SECTION.</b>		
CHEMIN DE FER. — § 1 <sup>er</sup> . — Administration générale.		
1	"	Traitement des fonctionnaires employés et gens de service . . . . .
2	"	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc. . . . .
§ 2. — Service de l'entretien des routes et stations.		
3	"	Traitement et indemnités des fonctionnaires et employés. . . . .
4	"	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc. . . . .
5	"	Renouvellement de billes et fer . . . . .
		A reporter. . . . .

CRÉDIT DEMANDE POUR L'EXERCICE 1873.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1873 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
52,600 00	.	52,600 00	52,600 00	.	52,600 00
.	70,000 00	70,000 00	»	70,000 00	70,000 00
52,600 00	70,000 00	122,600 00	52,600 00	70,000 00	122,600 00
445,800 00	.	451,800 00	445,800 00	.	451,800 00
6,000 00	.		6,000 00	.	
451,800 00	.	451,800 00	451,800 00	.	451,800 00
2,747,400 00	.	2,747,400 00	2,747,400 00	.	2,747,400 00
697,127 09	904,677 04	1,601,804 13	685,009 59	904,677 04	1,589,686 63
162,899 16	17,490 49	180,389 65	162,899 16	17,490 49	180,389 65
52,600 00	70,000 00	122,600 00	52,600 00	70,000 00	122,600 00
451,800 00	.	451,800 00	451,800 00	.	451,800 00
4,111,826 25	992,165 53	5,103,993 78	4,099,708 75	992,167 53	5,091,876 28
216,000 00	.	216,000 00	216,000 00	.	216,000 00
146,000 00	.	146,000 00	146,000 00	.	146,000 00
122,125 00	.	122,125 00	122,125 00	.	122,125 00
1,097,000 00	.	1,097,000 00	1,097,000 00	.	1,097,000 00
360,000 00	.	360,000 00	360,000 00	.	360,000 00
1,941,125 00	.	1,941,125 00	1,941,125 00	.	1,941,125 00

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles.	
		A reporter. . . . .
		§ 3. — <i>Service de locomotion et d'entretien du matériel.</i>
6	.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . . .
7	.	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc. . . . .
		§ 4. — <i>Service des transports.</i>
8	.	Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et garde-convois. . . . .
9	.	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, indemnités pour pertes et avaries. . . . .
		§ 5. — <i>Frais de perception.</i>
10	.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .
11	.	Loyer des locaux . . . . .
		Total de la 1 <sup>re</sup> section. . . . .
		SECTION II.
		POSTES.
12	.	<i>Personnel.</i> —Traitements de l'inspecteur-général, des directeurs-provinciaux, contrôleurs, percepteurs, commis, adjoints-commis, distributeurs, facteurs ruraux, boitiers, etc. . . . .
13	.	<i>Matériel.</i> —Frais de bureau et de loyer, papiers, impressions, timbres, cachets, boîtes, frais de tournée et de mission relatives au service des postes, transports des dépêches, etc. . . . .
14	.	Subvention pour l'établissement de deux nouvelles communications par semaine entre Ostende et Douvres . . . . .
15	.	Frais de construction de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer. . . . .
		Total de la 2 <sup>e</sup> section. . . . .
		RÉCAPITULATION DU CHAPITRE III.
		Section 1 <sup>re</sup> . Chemin de fer. . . . .
		Id. 2. Postes . . . . .
		Total du chap. III. . . . .
		CHAPITRE IV.
		MINES.
1	A	Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines . . . . . fr. 42,000
	B	Frais de route, indemnités éventuelles pour les conseillers honoraires. . . . . 1,200
	C	Entretien et renouvellement du mobilier, fournitures de bureau, achats de livres, chauffage et éclairage. . . . . 2,400
2	A	Traitements des ingénieurs et conducteurs des mines . . . . . 129,400
	B	Frais de bureau et de déplacement, jurys d'examen et voyages des élèves des mines . . . . . 42,600
3	.	Subsides aux caisses de prévoyance, secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement. . . . .
4	.	Impressions, achats de livres et d'instruments, encouragements et subventions pour la publication des plans et mémoires, essais et expériences. . . . .
		Total du chap. IV. . . . .

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1843.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1843 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
1,941 125 00	.	1,941,125 00	1,941,125 00	.	1,941,125 00
127,000 00	.	127,000 00	127,000 00	.	127,000 00
2,785,000 00	.	2,785,000 00	2,785,000 00	.	2,785,000 00
378,500 00	.	378,000 00	378,000 00	.	378,000 00
573,000 00	.	573,000 00	573,000 00	.	573,000 00
198,500 00	.	198,500 00	198,500 00	.	198,500 00
7,800 00	.	7,800 00	7,800 00	.	7,800 00
6,010,925 00	.	6,010,925 00	6,010,925 00	.	6,010,925 00
900,000 00	.	900,000 00	900,000 00	.	900,000 00
420,546 00	.	420,546 00	420,546 00	.	420,546 00
40,000 00	.	40,000 00	40,000 00	.	40,000 00
.	20,000 00	20,000 00	.	20,000 00	20,000 00
1,360,546 00	20,000 00	1,380,546 00	1,360,546 00	20,000 00	1,380,546 00
6,010,925 00	.	6,010,925 00	6,010,925 00	.	6,010,925 00
1,360,546 00	20,000 00	1,380,546 00	1,360,546 00	20,000 00	1,380,546 00
7,371,471 00	20,000 00	7,391,471 00	7,371,471 00	20,000 00	7,391,471 00
45,600 00	.	45,600 00	45,600 00	.	45,600 00
172,000 00	.	172,000 00	172,000 00	.	172,000 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
272,600 00	.	272,600 00	272,600 00	.	272,600 00

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi	développements des articles	
		CHAPITRE V.
UNIQUE	•	Pensions concédées à des fonctionnaires et employés ressortissant au Ministère des Travaux publics, depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1830. . . . . fr. 34,579 76
		Pensions à accorder éventuellement pendant 1843 . . . . . 5,420 24
		Total du chap. V. . . . .
		CHAPITRE VI.
		SECOURS.
UNIQUE.	•	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas droit à la pension.
		Total du chap. VI. . . . .
		CHAPITRE VII
		DÉPENSES IMPRÉVUES.
UNIQUE.	»	Dépenses imprévues . . . . .
		Total du chap. VII. . . . .
<b>RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.</b>		
		CHAPITRE I <sup>er</sup> . — Administration centrale . . . . .
	•	II. — Ponts et chaussées, canaux, rivières, polders, bâtiments civils, personnel des ponts et chaussées . . . . .
	•	III. — Chemins de fer . . . . .
	•	• — Postes . . . . .
	•	IV. — Mines. . . . .
	•	V. — Pensions. . . . .
	•	VI. — Secours . . . . .
	•	VII. — Dépenses imprévues . . . . .
		Totaux . . . . .

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1845.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1845 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
40,000 00	.	40,000 00	40,000 00	.	40,000 00
40,000 00	.	40,000 00	40,000 00	.	40,000 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
204,250 00	6,400 00	210,650 00	204,250 00	6,400 00	210,650 00
4,111,826 25	992,165 63	5,103,993 78	4,099,708 75	992,167 53	5,091,876 28
6,010,925 00	.	6,010,925 00	6,010,925 00	.	6,010,925 00
1,360,546 00	20,000 00	1,380,546 00	1,360,546 00	20,000 00	1,380,546 00
272,600 00	.	272,600 00	272,600 00	.	272,600 00
40,000 00	.	40,000 00	40,000 00	.	40,000 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
12,033,147 25	1,010,567 53	13,051,714 78	12,021,029 75	1,018,567 53	13,039,597 28

56

## ANNEXES.

## ANNEXE A.

*État général des dépenses d'entretien des routes de l'État et du produit des barrières y établies, en 1844.*

INDICATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION	
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES BARRIÈRES.
<b>Province d'Anvers.</b>		
Anvers à Sempst . . . . .	14,900 00	63,070
Anvers vers Breda . . . . .	9,600 00	
Anvers à Turnhout . . . . .	14,800 00	29,675
Malines vers Louvain . . . . .	1,450 00	2,600
Anvers vers Berg-op-Zoom . . . . .	4,600 00	3,425
Turnhout à la limite de la province de Brabant vers Diest . .	8,400 00	5,700
	53,840 00	104,470
<b>Province de Brabant.</b>		
Bruxelles à la limite de la province vers Malines . . . . .	9,900 00	13,500
Bruxelles à la limite de la province vers Alost. . . . .	12,650 00	20,400
Bruxelles à la limite de la province vers Ninove. . . . .	9,600 00	13,800
Bruxelles par Hal jusqu'à la limite de la province vers Braine-le-Comte . . . . .	13,420 00	35,300
Bruxelles jusques aux Quatre-Bras, avec embranchement des Quatre-Bras jusqu'à la limite de la province vers Charleroy.	26,600 00	88,600
Bruxelles à la route de St-Michel au Docq. . . . .	24,800 00	39,400
Bruxelles à Louvain . . . . .	15,490 00	45,500
Louvain à la limite de la province vers St-Trond . . . . .	22,500 00	
De la limite de la province vers Malines à Louvain. . . . .	9,700 00	42,700
Louvain à la limite de la province vers Namur . . . . .	19,510 00	
A reporter. . . . .	164,170 00	399,200

INDICATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION	
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES BARRIÈRES.
Report. . . . .	164,170 00	299,200
Louvain à la limite de la province vers Hasselt. . . . .	17,700 00	13,050
Tirlemont à St-Michel . . . . .	25,800 00	8,850
Mont St Jean à la limite de la province vers Binche . . . . .	23,500 00	22,600
Nivelles aux Quatre-Bras et des Quatre-Bras jusqu'à la limite de la province de Namur, y compris la partie dans le Hai- naut . . . . .	13,000 00	5,400
Assche vers Termonde . . . . .	2,600 00	950
Hal à la limite de la province vers Enghien. . . . .	5,900 00	3,200
Embranchements de la porte de Schaerbeek à la place de la Reine, de St-Josse-ten Noode et d'Ixelles. . . . .	2,500 00	2,900
Traverse de Louvain, toutes les rues faisant partie de la grande voirie . . . . .	3,700 00	"
Traverse de Bruxelles, toutes les rues faisant partie de la grande voirie. . . . .	6,500 00	"
Diest à Beeringen, y compris la partie située dans le Lim- bourg . . . . .	13,500 00	4,200
Diest à la limite de la province vers Turnhout. . . . .	6,962 13	3,200
Mont-St-Jean à Tervueren. . . . .	6,043 00	2,900
	<b>291,875 13</b>	<b>366,450</b>
<b>Province de la Flandre occidentale.</b>		
De la limite de la Flandre orientale par Bruges à Ostende . .	13,500 00	10,200
De la limite de la Flandre orientale à Vive-St-Éloy, à la limite de la France au Risquons-Tout . . . . .	11,460 69	11,225
Ostende à Nieuport . . . . .	4,200 00	4,175
Spermaile par Furnes à la Panne et de Furne à Elzendamme.	12,626 00	7,510
Elzendamme à Ypres . . . . .	7,480 00	4,410
Ypres à Menin . . . . .	5,600 00	12,610
Menin par Courtray à la limite de la province par Warcoing.	13,475 00	29,125
Furnes vers Dunkerque par la digue du canal . . . . .	2,750 00	850
A reporter. . . . .	<b>71,091 00</b>	<b>80,105</b>

INDICATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION	
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES DARRIÈRES.
Report. . . . .	71,091 69	80,105
De la limite des deux Flandres à Thourout. . . . .	7,400 00	22,550
Thourout jusqu'à la route de 1 <sup>re</sup> classe n° 8, près d'Ostende.	10,900 00	
Courtray à la limite vers Audenarde. . . . .	9,031 02	8,175
Nieuport à la croisée de Ghistelles. . . . .	5,490 00	13,710
De la croisée de Ghistelles à la frontière de la Hollande vers l'Écluse. . . . .	14,550 00	
Blankenberghe à la poste de Pitthem . . . . .	13,980 00	29,585
De la poste de Pitthem à Courtray. . . . .	5,042 70	
De la limite de la France par Rousbrugge et Poperinghe à Ypres. . . . .	10,600 00	19,270
Ypres par Warneton au Pont-Rouge à la limite de la France.	4,899 00	
Nieuport à Furnes. . . . .	4,145 00	2,700
Gheluwe par Wervicq à Commines . . . . .	3,290 00	2,870
Roulers à Iseghem . . . . .	5,300 00	5,875
Kerkhove à Vive-St-Éloy. . . . .	3,199 00	2,425
Thielt vers Eecloo. . . . .	2,200 00	2,925
Pervyse à Dixmude. . . . .	2,700 00	1,610
Blanbenberghe à Bruges par Zuyenkerke . . . . .	2,590 00	925
Poperinghe vers Cassel . . . . .	5,370 00	1,830
Commines à Warneton . . . . .	4,440 00	750
	<b>186,218 41</b>	<b>195,305</b>
<b>Province de la Flandre orientale.</b>		
De la limite du Brabant à Gand . . . . .	16,500 00	24,975
Gand à la limite vers Bruges, avec l'embranchement de Mal- deghehem vers Aerdenburg. . . . .	17,400 00	17,360
De la Tête-de-Flandre à Gand . . . . .	21,590 00	30,900
Gand à la limite vers Courtray. . . . .	12,999 00	14,050
De la limite du Brabant à Termonde. . . . .	4,290 00	3,025
	<b>72,779 00</b>	<b>90,310</b>
A reporter . . . . .	72,779 00	90,310

INDICATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION	
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES BARRIÈRES.
Report . . . . .	72,779 00	90,310
De la limite du Brabant à Ophasselt . . . . .	6,300 00	3,725
Gand à la limite du Hainaut, par Grammont. . . . .	15,950 00	11,125
Gand à la limite du Hainaut, par Renaix. . . . .	18,950 00	20,400
Peteghem à la limite de la Flandre occidentale . . . . .	4,740 00	1,900
Audenarde à la limite de la Flandre occidentale . . . . .	5,700 00	2,325
St-Nicolas à Alost . . . . .	9,400 00	12,395
Alost à Grammont avec l'embranchement d'Alost vers Ninove	14,400 00	6,825
Termonde à Lokeren . . . . .	4,000 00	4,975
Audenarde à Grammont. . . . .	10,500 00	6,750
Renaix vers Lessines. . . . .	1,700 00	1,000
Ophasselt à Nederbrakel . . . . .	4,300 00	250
	<b>168,719 00</b>	<b>162,080</b>
<b>Province de Hainaut.</b>		
De la limite vers Bruxelles à Mons. . . . .	16,500 00	21,700
Mons à la frontière française vers Valenciennes . . . . .	10,900 00	39,400
De la limite vers Courtray à Tournay . . . . .	7,400 00	32,800
Tournay à Bary. . . . .	7,900 00	
Bary au Rond-de-Ville . . . . .	16,900 00	62,100
Rond-de-Ville à Hornu. . . . .	8,400 00	
Mons à Beaumont . . . . .	15,980 00	32,025
Beaumont vers Philippeville. . . . .	2,360 00	
De la limite vers Bruxelles à Ghislenghien. . . . .	13,400 00	7,900
Ghislenghien à Ath . . . . .	6,200 00	11,200
Ath à Bary . . . . .	14,870 00	12,100
De la limite vers Bruxelles à Bray . . . . .	32,500 00	34,000
De la limite vers Bruxelles à Charleroy. . . . .	22,700 00	29,600
Charleroy à la limite vers Philippeville . . . . .	24,480 00	26,600
A reporter. . . . .	<b>200,490 00</b>	<b>319,425</b>

INDICATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION	
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES BARRIÈRES.
Report. . . . .	200,490 00	319,425
De la limite vers Namur à Charleroy. . . . .	19,400 00	38,200
Charleroy à Bray . . . . .	28,800 00	43,000
Bray au Petit-Versailles . . . . .	8,550 00	
De la limite vers Grammont à Ghislenghien . . . . .	12,780 00	11,600
Ath au pont à bascule de Nimy . . . . .	10,580 00	27,000
Mons à la frontière vers Maubeuge. . . . .	8,600 00	15,800
De la limite vers Renaix à Bury . . . . .	8,990 00	14,250
Bury à la frontière vers Condé . . . . .	3,699 00	3,000
Tournay vers Lille. . . . .	5,660 00	9,100
Tournay à la frontière vers St-Amand . . . . .	3,780 00	4,825
Enghien à Soignies . . . . .	7,883 00	64,200
Soignies à Mariemont . . . . .	13,500 00	
Lodelinsart à la Sambre . . . . .	10,450 00	7,100
Beaumont à Chimay. . . . .	8,980 00	14,750
Lessines à la limite vers Renaix . . . . .	11,970 00	3,850
Traverses de la ville de Mons, faisant partie de la grande voirie. . . . .	4,800 00	"
Mons à Tournay, éclairage du pont-levis de St-Ghislain. . . . .	284 00	"
	<b>369,196 00</b>	<b>576,100</b>
<b>Province de Liège.</b>		
De la limite vers St-Trond à Liège par Oreye. . . . .	17,800 00	25,250
Liège à la frontière prussienne . . . . .	18,600 00	12,965
Liège à Vivegnis. . . . .	4,160 00	9,100
Embranchement de Francorchamps vers Stavelot . . . . .	2,180 00	1,480
Liège à Huy. . . . .	30,400 00	44,000
Huy à la limite de la province de Namur. . . . .	2,900 00	5,800
Tilleur à la limite de la province vers Havelange . . . . .	14,200 00	15,850
A reporter. . . . .	82,180 00	114,445

INDICATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION	
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES BARRIÈRES.
Report. . . . .	82,180 00	114,445
Embranchement de Frayneux à Marche par Terwagne. . . . .	5,300 00	3,525
Liège à l'origine de l'embranchement de la Maison-Blanche à Eupen . . . . .	41,900 00	41,050
Battice à Verviers. . . . .	9,160 00	13,260
Verviers à Theux . . . . .	3,670 00	
Liège à la limite vers Tongres. . . . .	8,800 00	24,000
Traverses de la ville de Liège, faisant partie de la grande voirie . . . . .	7,000 00	"
Huy à Hannut. . . . .	10,000 00	26,150
Aubel à la Minerie . . . . .	2,090 00	640
Aywaille vers Bastogne . . . . .	4,800 00	3,550
Hannut à la limite vers Namur. . . . .	6,900 00	1,075
Routes communes aux royaumes belge et prussien. . . . .	3,850 00	2,600
	<b>185,650 00</b>	<b>230,295</b>
<b>Province de Limbourg.</b>		
De la limite du Brabant à celle de Liège par Saint-Trond, y compris la traverse de cette ville . . . . .	25,500 00	14,225
St-Trond à Maestricht, y compris la traverse de Tongres. . . . .	16,000 00	12,975
Embranchement autour de Maestricht, par Veltwezel et Lanaken . . . . .	25,000 00	3,875
Maestricht vers Wezel, y compris la traverse de Maeseyck. . . . .		
De la limite vers Liège à Hasselt, y compris les traverses de Tongres et de Hasselt . . . . .	22,000 00	27,050
Hasselt à la limite de la province vers Bois-le-Duc . . . . .	16,500 00	3,190
Hasselt à la limite du Brabant vers Diest. . . . .	20,900 00	5,775
Hasselt à St-Trond. . . . .	11,000 00	7,350
Tongres à Bilsen . . . . .	12,100 00	1,900
Hasselt à la Meuse (1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> sections) . . . . .	3,000 00	130
	<b>152,000 00</b>	<b>76,470</b>

INDICATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION	
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES BARRIÈRES.
<b>Province de Luxembourg.</b>		
De la limite de la province de Namur au pont en fer de Martelange, y compris la traverse de Marche. . . . .	29,940 00	30,650
Du pont de Martelange à la frontière près de Stavelot . . . . .	15,995 00	11,850
De la limite de la province de Namur au pont à la sortie de Neufchâteau . . . . .	12,000 00	7,600
Du pont à la sortie de Neufchâteau, jusqu'à la route de 1 <sup>re</sup> classe n° 3 à l'entrée d'Arlon . . . . .	11,995 00	13,300
Aubange à la limite du Grand-Duché vers Luxembourg . . . . .	1,100 00	"
Arlon à Longwy . . . . .	7,800 00	11,550
De la corne du Bois-des-Pendus vers Longuyon, y compris la traverse de Virton . . . . .	9,290 00	5,250
Champlon à Recogne . . . . .	6,240 00	2,600
Traverse de St-Hubert. . . . .	360 00	
Marche à Terwagne. Partie située dans cette province. . . . .	1,980 00	600
Bouillon à la frontière française . . . . .	540 00	4,650
Recogne à Bouillon et partie de la route de Beauraing à Bouillon située dans cette province . . . . .	11,000 00	
Bastogne vers Aywaille . . . . .	16,900 80	12,150
Bastogne vers Ettelbruck . . . . .	3,862 50	800
Champlon à La Roche. . . . .	4,500 00	600
Aubange à St-Mard . . . . .	6,150 00	1,750
Bastogne à Neufchâteau (1 <sup>er</sup> lot). . . . .	3,790 00	950
Roche-forl à St-Hubert. Section de Grupont à St-Hubert. . . . .	2,860 00	1,150
Chassepierre au bois de Pure . . . . .	650 00	775
	<b>146,952 50</b>	<b>106,225</b>
<b>Province de Namur.</b>		
De la limite vers Bruxelles à Namur. . . . .	12,600 00	22,725
Namur à la limite vers Marche . . . . .	14,500 00	19,850
Namur à Dinant. . . . .	16,900 00	22,750
A reporter. . . . .	44,000 00	65,325

INDICATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION	
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES BARRIÈRES.
Report. . . . .	44,000 00	65,325
Dinant à la limite vers Givet. . . . .	5,036 00	6,750
De la limite vers Beaumont à Dinant. . . . .	10,990 00	8,850
Dinant à la limite vers Neufchâteau. . . . .	8,000 00	8,200
De la limite vers Liège à Namur. . . . .	10,590 00	10,800
Marche à Terwagne, partie située dans cette province. . . .	5,300 00	2,700
Traverse de la ville de Namur faisant partie de la grande voirie . . . . .	1,790 00	"
Traverse de la ville de Dinant faisant partie de la grande voirie . . . . .	4,000 00	"
Falmignoul à Beauraing. . . . .	5,360 00	3,400
Beauraing à Bouillon . . . . .	12,900 00	6,150
Docq vers Fleurus . . . . .	7,900 00	3,625
Namur vers Louvain . . . . .	9,490 00	23,200
Namur vers Hannut. . . . .	7,015 00	8,950
Traverse de la ville de Namur faisant partie de la route de Namur vers Hannut. . . . .	2,380 00	
Ciney au bois de St-Remy . . . . .	4,945 00	3,500
Du bois de St-Remy à Rochefort. . . . .	2,360 00	
Rochefort à Grupont . . . . .	3,498 96	
Philippeville à Givet . . . . .	5,500 00	7,550
	<b>151,054 96</b>	<b>159,000</b>

ANNEXE B.



*Tableau des engagements pris par le Gouvernement pour construction  
de routes.*

PROVINCES.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE LA PART A CHARGE DE L'ÉTAT.	TOTAL DES ALLOCATIONS, PAR PROVINCE.
Anvers .....	Route provinciale de Hoyst-op-den-berg à Zammel .....	22,500	} 92,500
	. de l'État de Santhoven à Oostmalle .....	70,000	
Brabant .....	. provinciale de Malines à Tervueren .....	20,000	} 291,000
	. provinciale de Braine-le-Château à Mont-St-Pont .....	27,000	
	. provinciale de Grande-Rosière aux Quatre-Bras .....	60,000	
	. provinciale de Dormael à Léau .....	15,000	
	. provinciale de Grez-Boiceau à Court-St-Étienne .....	19,000	
	. provinciale, de Wavre à Hamnut .....	150,000	
Flandre occi- dentale.	. de l'État, de Dixmude à Roulers .....	179,000	} 457,000
	. de l'État, d'Ypres vers Balleul .....	115,000	
	. de l'État, de Vyfweghe au pont de Stalhille .....	48,000	
	. provinciale de Menin à Mouscron .....	45,000	
	. de Rousbrugge à Hoogtaede .....	70,000	
Flandreorien- tale.	. concédée d'Ertvelde à Bouchaute, avec embranchement à Wachtebeke .....	20,000	} 120,000
	. concédée d'Erpe à Wichelen .....	10,000	
	Pavage dans la ville de Gand .....	90,000	
Hainaut .....	Route concédée de St-Ghislain à Chièvres .....	41,000	} 177,000
	. concédée de Marchienne-au-Pont à Trazegnies .....	66,000	
	. concédée de Tournay à Antoing .....	15,000	
	. de l'État de Marchienne-au-Pont à la route de Mons à Charleroy ..	55,000	
Liège .....	. de l'État de Verviers à Francorchamps .....	57,000	} 107,000
	Prolongement de la route de Liège à Visé jusqu'à celle de Battice à Maestricht .....	50,000	
Limbourg ...	Route de l'État, Hasselt à la Meuse .....	40,000	} 170,000
	. de l'État, St-Trond à Herck-la-ville .....	50,000	
	. de l'État, Hechtel à Maeseyck .....	50,000	
	. de l'État, Hasselt à Beeringen .....	30,000	
Luxembourg .	. de l'État, Tilleul d'Oret à Neupont .....	53,000	} 61,000
	Pavage de la traverse de Neufchâteau .....	8,000	
Namur .....	Route concédée, Longwy à Denée .....	30,000	} 290,000
	. de l'État, Floreffe à Burnot .....	60,000	
	. de l'État, Marche à Rochefort. Partie située dans cette province.	65,000	
	. embranchement de Vignée à Rochefort, par Ciergnon .....	135,000	
TOTAL .....			1,765,500

## OBSERVATIONS.

Route en construction.

Cette route se construit aux frais de l'État, avec le concours de la province et des communes.

Les travaux de construction de cette route seront adjugés incessamment.

Idem. Idem.

Idem. Idem.

Idem. Idem.

Il a été accordé pour la construction de cette route un subside de fr. 19,000.

Deux sections de cette route sont en cours d'exécution. Les travaux de la 3<sup>e</sup> section vont être adjugés.

Route en construction.

Idem.

L'adjudication des travaux doit avoir lieu prochainement.

L'État intervient dans l'exécution de cette route pour fr. 45,000, payables en deux ans.

La route n'est point encore décrétée, mais il a été décidé qu'elle serait construite par l'État avec subsides de la province et des communes.

Cette route n'est pas encore en voie d'exécution.

Idem. Idem.

Ces travaux seront adjugés incessamment.

Route en construction.

Les travaux ne sont pas encore commencés.

Idem. Idem.

L'adjudication des travaux vient d'être approuvée.

Route en construction.

Cette route n'est pas encore décrétée, mais il est décidé qu'elle serait construite avec le concours de la province et des communes.

Route en construction aux frais exclusifs de l'État.

En exécution aux frais de l'État, avec le concours de la province, des communes et des particuliers.

Idem. Idem.

Idem. Idem.

Les travaux seront adjugés pendant l'année 1845.

Il sera procédé incessamment à la réadjudication de ces travaux.

Route en construction.

Idem.

Les travaux seront entamés au printemps de 1845.

La route n'est point décrétée, mais il est décidé qu'elle sera construite par l'État.

ANNEXE C.

*Arrête ministériel du 24 juin 1844.*

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Voulant mettre à exécution les plans dressés par M. l'architecte honoraire Coppens, pour les constructions à établir à la station du Nord, à Bruxelles ;

ARRÊTE :

ART. 1<sup>er</sup>. M. l'architecte Coppens est chargé, sous les ordres immédiats du directeur de l'administration des chemins de fer, de l'exécution des bâtiments de la station du Nord, à Bruxelles.

ART. 2. Il jouira, pendant la durée des travaux actuellement en cours d'exécution, du traitement et des indemnités allouées aux ingénieurs en chef de 1<sup>re</sup> classe.

Ses indemnités sont fixées, pour le 2<sup>e</sup> semestre de 1844, à la somme de fr. 1,850.

Expédition du présent arrêté sera adressée à M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, pour exécution ; pareille expédition sera transmise à M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, pour information.

Bruxelles, le 29 juin 1844.

A. DECHAMPS.

---

ANNEXE D.

**CONSEIL DES MINES.**

---

*Relevé des affaires traitées ou en instruction.*

AFFAIRES TRAITÉES OU EN INSTRUCTION.

<i>A.</i> Avis définitifs sur demandes en concession, extension ou maintenue de concession . . . . .	
<i>B.</i> Avis interlocutoires sur demandes de même nature. . . . .	
<i>C.</i> Avis rendus par application de l'art. 7, § 2 de la loi du 21 avril 1810. . . . .	
<i>D.</i> Avis définitifs sur demandes en ouverture de communications, par application de l'art. 12 de la loi du 2 mai 1817 . . . . .	
<i>E.</i> Avis interlocutoires sur semblables demandes . . . . .	
<i>F.</i> Avis rendus aux termes de l'art. 7 de la loi du 2 mai 1837, sur affaires de police des mines, tombant sous l'application des art. 49 et 50 de la loi du 21 avril 1810, ou 4 et 7 du décret du 3 janvier 1813. . . . .	
<i>G.</i> Avis sur affaires diverses. . . . .	
<i>H.</i> Affaires en instruction devant le conseil . . . . .	
	Totaux . . . . .

ANNÉES					TOTAL.	<i>Observations.</i>
1837-39.	1840.	1841.	1842.	1843.		
16	61	22	14	70	183	
30	15	3	21	23	92	
"	1	"	"	"	1	
3	"	1	1	"	5	
1	"	"	"	"	1	
21	17	10	22	16	86	
39	30	10	13	15	107	
24	4	10	13	16	67	
134	128	56	84	140	542	

## SERVICE DES CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

## FOURNITURES.

*Relevé des sommes payées sur le budget de 1844.*

DÉSIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES PAYÉES.	SOMMES RESTANT A PAYER.	TOTAL.
<b>Charbons de coak.</b>			
32,621,020 mètr. cubes de charbons fournis aux fours à coak d'Ans, de Gand, de Hal, de Jemappes, de Malines et d'Ostende. 4,760,525 kilog. de coak fourni aux stations de Charleroy, Jemappes, Liège, Manage, Quiévrain, Tournay et Verviers. . .	340,308 00	159,692 00	700,000 00
<b>Bois de chauffage et fagots.</b>			
Bois et fagots fournis dans les différentes stations pour l'allumage des locomotives . .	11,462 54	16,167 71	27,630 25
<b>Gratissage.</b>			
65,000 kilog. huile de Gallipoli. . . . .	90,068 52	20,642 77	110,711 29
1,500 » huile de dégras. . . . .			
10,000 » huile de palmier . . . . .			
1,600 » sel de soude. . . . .			
4,000 » suif de bœuf fondu . . . . .			
Menues fournitures . . . . .			
<b>Nettoyage.</b>			
22,037 kilog. déchets de coton . . . . .	16,631 99	13,244 64	29,876 63
7,000 » savon brun . . . . .			
3,000 » essence de térébenthine. . . . .			
20,000 balais . . . . .			
1,900 brosses diverses. . . . .			
Menues fournitures. . . . .			

DÉSIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES PAIÉES.	SOMMES RESTANT À PAYER	TOTAL.
<b>Éclairage.</b>			
41,000 kilog. huile épurée . . . . .	53,761 51	11,238 49	65,000 00
10,000 falots . . . . .			
Éclairage au gaz et à l'huile par entreprise. .			
Menues fournitures . . . . .			
<b>Cordes, ficelles, etc.</b>			
6,000 kilog. cordes de chanvre . . . . .	23,854 35	5,320 86	29,175 21
500 » ficelles . . . . .			
3,000 » ficelles goudronnées pour les plans inclinés. . . . .			
1,000 » chanvre fin, 1 <sup>re</sup> qualité. . . . .			
1,200 » chanvre brut. . . . .			
1,000 » ficelles de remplissage . . . . .			
3,000 » filasse de chanvre . . . . .			
Menues fournitures . . . . .			
<b>Pièces de rechange pour locomotives.</b>			
22 roues motrices de 5 et 5 $\frac{1}{2}$ pieds. . .	27,975 76	83,024 24	111,000 00
7 » de support de 3 $\frac{3}{4}$ » . . . . .			
96 enveloppes de chaudières . . . . .			
5 sifflets d'alarme . . . . .			
100 robinets pour chauffer l'eau des ten- ders. . . . .			
15.300 boulons . . . . .			
100 lanternes pour indicateur d'eau . . .			
200 godets à l'huile . . . . .			
200 » à siphon. . . . .			
200 » à plaques . . . . .			
Menues fournitures . . . . .			

DÉSIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES PAYÉES.	SOMMES RESCANT À PAIER	TOTAL.
<b>Pieces de rechange pour voitures.</b>			
2.000 couvercles de boîtes à graisse. . . . .	13,114 73	1,885 22	15,000 00
48 cliquettes, serrures pour diligences. . .			
1,000 couvercles à graisse . . . . .			
337 chaînes de sûreté . . . . .			
300 " d'attache. . . . .			
Menues fournitures . . . . .			
<b>Tubes en laiton.</b>			
2.459 tubes en laiton . . . . .	43,826 37	31,490 97	75,317 34
<b>Essieux pour locomotives et tenders.</b>			
10 essieux coudés. . . . .	18,972 59	"	6,646 95
22 " pour locomotives . . . . .			
29 " " tenders. . . . .			
A. B Les besoins ont dépassé les prévisions.			
<b>Essieux de voitures.</b>			
356 essieux de voitures . . . . .	7,593 90	2,774 58	10,368 48
<b>Bandages de roues.</b>			
Appliqué des bandages neufs a :			
46 roues motrices. . . . .	26,582 85	16,000 00	42,582 85
57 " de support. . . . .			
44 " de tenders. . . . .			
<b>Rottings et cerceaux.</b>			
30,000 kilog. rottings de Java. . . . .	11,340 00	3,800 00	15,140 00
<b>Métaux.</b>			
3,500 kilog. étain Banca. . . . .			
4,500 " plomb en saumons . . . . .			
6 caisses fer-blanc, n° 1 . . . . .			

DÉSIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES PAYÉES.	SOMMES RESTANT A PAYER.	TOTAL.
<b>Métaux (suite).</b>			
4 caisses fer blanc n° 2 . . . . .	53,669 91	36,943 67	90,613 58
21,694 kilog. fer battu rond, carré et plat. . .			
16,500 » acier ordinaire et fondu. . . . .			
10,000 » fer pour grilles de locomotives.			
22,442 » tôles brutes . . . . .			
Menues fournitures . . . . .			
<b>Bois divers.</b>			
1,161 planches de hêtre . . . . .	13,087 15	16,341 44	29,428 59
254 » de peuplier . . . . .			
150 poutres de sapin de Riga . . . . .			
<p><i>N. B.</i> La dépense pour cet objet ne s'éleva qu'à la somme de fr. 15,592-19, ce qui provient du rubais assez élevé offert pour cette fourniture.</p>			
<b>Garnitures de voitures.</b>			
1,100 kilog. cuir gris pour boyaux et courroies . . . . .	7,616 80	17,383 20	25,000 00
314 peaux de chamois . . . . .			
8 douzaines bazanes maroquinées . . . . .			
60 kilog. fil, 110 paquets de fil, 150 pièces rubans, 40 onces de soie . . . . .			
Menues fournitures . . . . .			
<b>Couleurs.</b>			
7,000 kilog. huile de lin . . . . .			
6,000 » essence de térébenthine . . . . .			
3,000 » ceruse pure . . . . .			
1,500 » vert d'Amérique . . . . .			
2,000 » craie moulue. . . . .			
2,000 » minium anglais. . . . .			
600 » gomme copal. . . . .			
10 » mercure . . . . .			

DÉSIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES PAYÉES.	SOMMES RESTANT A PAYER.	TOTAL.
<b>Couleurs (suite).</b>			
1,000 kilog. potasse de Russie . . . . .	24,331 49	17,231 00	41,562 49
1,000 » pierre ponce . . . . .			
2,000 » tripoli ordinaire . . . . .			
1,000 » » jaune . . . . .			
100 » vert de Paris . . . . .			
200 pinceaux divers . . . . .			
Menues fournitures . . . . .			
<b>Outils et ustensiles.</b>			
60 compas . . . . .			
19 calibres en acier . . . . .			
120 équerres . . . . .			
12 filières . . . . .			
48 gouges de tourneurs . . . . .			
72 ciseaux plats . . . . .			
300 tarières anglaises . . . . .			
86 scies diverses . . . . .			
191 pelles . . . . .			
175 mètres toile métallique pour joints . .			
800 douzaines de limes . . . . .			
1,000 limes retailés . . . . .			
15 canapés n° 1 . . . . .			
15 pupitres à une place . . . . .			
15 » à deux places . . . . .			
10 armoires à souches . . . . .			
30 tables . . . . .			
30 tabourets . . . . .			
30 étagères . . . . .			
150 chaises . . . . .			
2,313 kilog. chaînes . . . . .			

DÉSIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES PAIÉES.	SOMMES RESTANT A PAYER.	TOTAL.
<b>Outils et ustensiles (suite).</b>			
6,139 manches divers. . . . .			
14 échelles pour réverbères . . . . .			
30 " pour tenders. . . . .			
15 " pour réservoirs . . . . .			
50 " pour marchandises. . . . .			
3 " pour équipages . . . . .			
300 pelles en bois . . . . .			
9 civières . . . . .			
112 poêles en fonte, n <sup>os</sup> 1, 2, 3 et 4. . . .			
321 pelles, pincettes et tisonniers . . . .	23,017 95	28,185 96	51,203 91
1,267 tuyaux et coudes en tôle forte. . . .			
200 platines . . . . .			
80 bacs à houille en fonte . . . . .			
200 tiroirs pour mettre sous les poêles . .			
147 pièces de rechange pour poêles, n <sup>os</sup> 1, 2, 3 et 4.			
133 seaux en tôle. . . . .			
100 cadenas laquées . . . . .			
Menues fournitures . . . . .			
<b>Lanternes et réverbères, etc.</b>			
100 lanternes à boule. . . . .			
30 " pour locomotives. . . . .			
100 " à verres de couleur . . . . .			
30 " pour allumer les réverbères. . . .			
100 " pour indicateur d'eau . . . . .			
20 " de sûreté de convois . . . . .			
100 réverbères en cuivre rouge. . . . .			
36 douzaines ajustages à crics . . . . .			
100 quinquets en cuivre . . . . .			
50 lampes à main . . . . .			

DÉSIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES PAYÉES.	SOMMES RESTANT A PAYER.	TOTAL.			
<b>Lanternes et réverbères, etc.</b> ( suite ).						
50 burettes en cuivre . . . . .	10,997 67	2,594 45	13,592 12			
15 arrosoirs " . . . . .						
20 seringues " . . . . .						
60 mesures en fer blanc . . . . .						
70 paniers à graisse en fer blanc. . . . .						
Menues fournitures . . . . .						
<b>Vis à bois. — Fil de cuivre, etc.</b>						
336 grosses vis à bois en fer . . . . .	9,535 28	2,551 64	12,086 72			
4,356,000 clous d'épingles . . . . .						
111 $\frac{1}{2}$ kilog. fil de fer. . . . .						
1,128 clous divers . . . . .						
72 mètr. toile métallique pour fenê- tres . . . . .						
355 grosses papier sable n° 0, 1, 2 et 3.						
175 " " éméri n° 0, 1, 2 et 3.						
Menues fournitures . . . . .						
<b>Dépenses diverses.</b>						
400 hectolitres charbon de bois . . . . .						
1,500 kilog. " " moulu. . . . .						
25,000 " houille moulue. . . . .						
Frais de traction entre les stations du Nord et du Midi, depuis le 10 mai jusqu'au 31 dé- cembre. . . . .						
Frais de traction à la station commerciale d'Anvers, depuis le 2 mars jusqu'au 31 dé- cembre. . . . .						
120 mètres cubes de sable à mouler de St- Gilles. . . . .						
80 montres en argent pour les machi- nistes et les chefs-gardes . . . . .						
1,338 kilog. cables pour les plans inclinés.						

DÉSIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES PAYERS.	SOMMES RESTANT A PAYER.	TOTAL.
<b>Dépenses diverses ( suite ).</b>			
Fournitures diverses faites par la société du chemin de fer rhénan à la station de Ronheide pour le service de la locomotion. . .			
150 peaux de moutons pour mettre dans les diligences. . . . .	30,000 00	»	30,000 00
Menues fournitures . . . . .			

80

---

## TABLE DES MATIÈRES.

---

Rapport . . . . .	1
Tableau comparatif des propositions du Gouvernement et de celles de la section centrale.	41

### ANNEXES.

<i>A.</i> État général des dépenses d'entretien des routes de l'État et du produit des barrières y établies. . . . .	57
<i>B.</i> Tableau des engagements pris par le Gouvernement pour la construction des routes . . . . .	65
<i>C.</i> Arrêté ministériel qui nomme M. Coppens comme architecte chargé de l'exécution des bâtiments de la station du Nord . . . . .	68
<i>D.</i> État des affaires jugées et à juger par le conseil des mines . . . . .	69
<i>E.</i> Relevé des sommes payées pour fournitures au chemin de fer sur le budget de 1844. . . . .	72

---

*Pièces déposées sur le bureau pendant la discussion du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1845.*

---

1. Arrêt de la cour d'appel de Bruxelles. — Affaire du canal de Meuse et Moselle.
2. Devis des travaux à exécuter pour le renouvellement d'un pont sur le canal de Terneuse au village de Merlestede.
3. Cahier des charges pour le halage du canal de Charleroy à Bruxelles.
4. Tableau des sommes dépensées aux travaux de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.
5. Copie du rapport du conseil des ponts et chaussées sur l'amélioration de la navigation du Ruppel.

6. Cahier des charges pour l'entretien de l'arrière-port d'Ostende et des écluses de Slykens.
  7. Cahier des charges pour l'entretien de l'avant-port d'Ostende.
  8. Devis estimatif pour la construction de la nouvelle salle du Sénat.
  9. Convention postale avec l'Angleterre et lettre de l'office britannique concernant cette convention, traités avec les Pays-Bas et Hanibourg.
  10. Relevé des pensions à charge du Département des Travaux Publics.
  11. État des sommes non payées sur les dépenses non prévues, exercice de 1844.
  12. Deux cahiers de pièces et d'observations de la commission chargée d'examiner la question de la remise des recettes du chemin de fer au Département des Finances.
-