

(1)

(N° 205.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 MAI 1870.

Budget du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1871 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1871 comporte un ensemble de crédits s'élevant à la somme de fr. 38,415,546

La loi du 24 juin 1869, avait fixé à la somme de 40,321,160
le budget des Travaux Publics pour 1870.

Le projet de budget qui vous est soumis présente par conséquent comparativement à celui de l'exercice précédent, une diminution de 1,905,614
laquelle est ramenée au chiffre de 1,897,414 francs, en vertu des amendements que M. le Ministre des Travaux Publics a introduits dans le projet, par la dépêche suivante, adressée, le 8 avril, à M. le Président de la Chambre :

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Depuis que le projet de budget de mon Département, pour l'exercice 1871, a été formé, il a été reconnu nécessaire d'y introduire trois amendements dont je vais avoir l'honneur d'exposer l'objet et les motifs, en vous priant de les soumettre à la section centrale chargée d'examiner ce budget.

(1) Budget, n° 59, XI.

(2) La section centrale, présidée par M. VANHUMÉECK, était composée de MM. DE VRIÈRE, DESCAMPS, BRACONIER, BOUVIER-EVENEPOEL, JONET et DEWANDRE.

» Le premier tend à porter de 63,800 francs à 69,000 francs l'allocation portée à l'art. 4., « *Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service.* »

» L'augmentation sollicitée est destinée en partie à faire face au surcroît de dépense à résulter de la nomination de quatre nouveaux classeurs dont il a été jugé nécessaire de renforcer le personnel subalterne attaché à la direction du contrôle des recettes des chemins de fer, service qui fait partie de l'administration centrale. Le surplus de l'augmentation de crédit représente le supplément de dépense à résulter de l'accroissement du salaire de quelques agents dont la rémunération n'était pas en rapport avec les services que l'administration exige d'eux.

» Le second amendement concerne le service des *bâtiments civils*. Depuis cinq à six ans l'importance de ce service, en ce qui concerne la capitale, a plus que triplé. On peut aisément s'en convaincre par l'examen des nombreux crédits extraordinaires qui ont été alloués par la Législature pour l'exécution de travaux importants aux bâtiments dont il s'agit. En 1868, le personnel spécialement attaché à ce service a eu à diriger des travaux comportant une dépense de près de 600,000 francs; et, en 1869, ce chiffre a été notablement dépassé. La plus grande partie des travaux de cette nature s'exécute d'après un bordereau de prix, ce qui exige une surveillance de tous les instants et de nombreuses écritures, puisqu'il faut dresser des métrés et des devis estimatifs de tous ces travaux. Il en sera ainsi pendant bien des années encore, car il reste à pourvoir à l'agrandissement du palais de la Nation, des Ministères, des Musées, à la construction d'une salle pour les expositions de peinture, etc., etc.; et, lors même qu'il ne s'agirait plus que de l'entretien des bâtiments existants, ce service aura toujours une importance assez grande pour qu'il y ait utilité à le confier à un personnel spécial dirigé par les ingénieurs du corps des ponts et chaussées; et à lui donner une organisation analogue à celle qui existe à l'administration des chemins de fer, dont les fonctionnaires sont groupés par catégorie de service.

» La mesure que j'ai l'honneur de proposer n'aura, d'ailleurs, d'autre conséquence, quant au budget de 1871, que d'exiger un simple transfert, à l'article nouveau, du montant des traitements et indemnités des agents attachés au service des bâtiments civils de la capitale qui sont actuellement payés sur les allocations affectées au personnel des ponts et chaussées.

» Je propose donc d'ouvrir, sous la rubrique *Bâtiments civils*, un art. 9 nouveau, ainsi conçu : « *Traitements et indemnités du personnel* » et de porter dans la colonne des charges ordinaires une somme de 29,000 francs, à prélever, savoir : 9,000 francs, à charge de l'art. 45 et 20,000 francs, à charge de l'art. 44 du budget de 1871.

» Enfin, par le troisième amendement, je propose de porter de 15,000 francs à 18,000 francs l'allocation de l'art. 87 destiné au paiement du *premier terme des pensions*. L'insuffisance de l'allocation actuelle a pour conséquence d'obliger des imputations anticipées à charge du budget de la dette publique; l'augmentation de 3,000 francs, est sollicitée dans un but d'ordre et de régularité. »

» *Le Ministre des Travaux Publics.*

» A. JAMAR. »

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

1^{re} section. — La 1^{re} section adopte le projet à l'unanimité sans observation.

2^e section. — La 2^e section, sur la proposition d'un de ses membres, prie son rapporteur d'émettre à la section centrale le vœu qu'il soit institué par le Gouvernement ou par les Chambres, une commission d'enquête chargée d'entendre toutes les personnes pouvant donner des renseignements sur la question des salaires, en général, et en particulier sur les grèves, les causes qui les produisent et les moyens de les conjurer.

Elle désire que la section centrale veuille bien s'enquérir auprès du Gouvernement des renseignements suivants : Quelle est la longueur kilométrique, quelle est la largeur des diverses voies navigables du pays ; quel en est le coût de construction et d'amélioration, quelles sont les dimensions de la hauteur d'eau de ces voies, les dimensions des écluses, etc., etc. ; quelles sont celles d'entre elles qui sont pourvues de chemins de halage pavés ?

Les fonds alloués par la loi de 1858, pour l'amélioration du cours de la Nèthe, ont-ils été dépensés, quelle est la nature des travaux exécutés et quel a été le résultat des études promises, en 1868, par M. le Ministre des Travaux Publics ?

Un membre désirerait savoir si les travaux exécutés au parc de Tervueren nécessiteront encore, dorénavant, de nouvelles demandes de fonds.

La section prie la section centrale de s'informer à quel point en est arrivé le travail de la carte des mines.

Elle désirerait que le Gouvernement fit connaître quels ont été, comparative-ment aux produits donnés par le transport des petits paquets avant et après la réforme des tarifs, les résultats obtenus de la mise en vigueur de la convention Van Gend.

Elle voudrait que l'attention du Gouvernement fût appelée sur l'utilité, pour l'administration du chemin de fer, de s'attacher des agents commerciaux dont la mission serait de développer surtout le trafic national.

Un membre désire que la section centrale signale au Gouvernement les inconvénients du nouveau système de reprise des coupons des voyageurs. Cette proposition est rejetée par la section. Toutefois, le système récemment adopté devant avoir pour résultat de rendre moins active la surveillance des gardes, il conviendrait que l'administration prît des mesures nouvelles pour assurer la sécurité des voyageurs ; qu'elle fit établir des cloches d'alarme mises en communication avec chacun des compartiments et que les voitures qui seront dorénavant construites fussent aménagées de manière à permettre, comme en Amérique, la circulation des voyageurs, d'une extrémité à l'autre du train.

L'attention du Gouvernement est appelée sur la nécessité de généraliser l'adjonction de voitures de 3^e classe aux trains express.

M. le Ministre des Travaux Publics déclarait, dans la session dernière, qu'il comptait soumettre à la Législature l'importante question de savoir si, et jusqu'à quel point, les budgets ordinaires doivent supporter, à l'occasion des renouvellements du matériel, des dépenses supplémentaires considérables parfois, et qui peuvent être considérées comme dépenses de premier établissement. La section,

à l'unanimité, émet le vœu que la section centrale s'informe si le Gouvernement pourra produire, dans la présente session, le résultat de ses recherches à ce sujet.

La 2^e section prie, enfin, la section centrale de réclamer du Gouvernement communication des conventions intervenues entre l'État et les compagnies pour l'échange du matériel ; elle attire son attention sur l'étude des conditions qui servent de bases aux décomptes qui se font, à ce sujet, entre les parties contractantes.

Elle adopte à l'unanimité le projet de budget.

3^e section. — La 3^e section demande que le Gouvernement fasse connaître quelles sont ses intentions relativement à l'agrandissement des écluses construites sur la Meuse.

Elle signale l'insuffisance du passage d'eau établi sur l'Escaut à Anvers, et désire que le Département des Travaux Publics fasse connaître si l'écluse de chasse construite au port d'Ostende produit les effets qu'on en attendait.

La même section demande si l'administration du chemin de fer ne jugerait pas utile d'établir certaines communications entre les voitures, de façon à remédier au défaut de sécurité résultant, pour les voyageurs, de l'isolement complet des compartiments depuis l'adoption de la mesure qui a supprimé les gardes convoi ; elle estime en outre que le règlement nouveau qui interdit l'accès des stations au public non muni de coupons, est vexatoire.

Le projet de budget est adopté à l'unanimité.

4^e section. — La 4^e section demande un état nominatif de situation des traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, relatant, pour chacun d'eux, la date de leur mise en disponibilité.

Elle adopte le budget.

5^e section. — La 5^e section désire savoir quels sont les principes généralement admis pour l'allocation des subsides dont il est question à l'art. 7 : *Entretien ordinaire et amélioration des routes, construction de routes nouvelles et subsides* fr. 3,209,080

Elle prie la section centrale d'examiner si les travaux que l'on exécute au musée ne deviendraient pas inutiles dans le cas où certains projets, actuellement à l'étude, recevraient leur exécution.

A l'art. 29, la section émet le vœu que le Gouvernement achève le pavage du chemin de halage sur tout le parcours du canal de Plasshendaele.

A l'art. 40, *Côtes*, elle appelle l'attention de la section centrale sur le point de savoir si la somme de 88,000 francs, affectée aux travaux de construction de perrés maçonnés, en vue de garantir la côte contre l'action envahissante de la mer, est suffisante pour faire face à tous les travaux de ce genre reconnus indispensables.

La section croit qu'il y aurait lieu d'apporter des modifications utiles dans la répartition du personnel des ponts et chaussées ; elle soumet cette question à l'examen de la section centrale.

Elle désire que le Département des Travaux Publics fasse connaître le résultat des expériences ordonnées sur les traverses en fer.

Le projet de budget est adopté à l'unanimité.

6^e section. — La 6^e section est d'avis qu'il y a lieu de recommander à M. le

Ministre des Travaux Publics de prendre des mesures plus efficaces que celles qui ont été employées jusqu'à présent, pour que les transports de grosses marchandises se répartissent le plus régulièrement possible pendant toute l'année.

La section estime que la meilleure de ces mesures serait d'offrir aux industriels pour les transports qu'ils effectueraient en plus, pendant les mois où le matériel abonde, que pendant ceux où il fait défaut, des avantages tels que ces industriels se décidassent à faire faire, autant que possible, leurs transports à l'époque la plus convenable pour le chemin de fer.

Elle adopte le projet de budget.

EXAMEN DU PROJET DE BUDGET EN SECTION CENTRALE.

Afin de faciliter l'examen du budget, nous aborderons, dans l'ordre successif des chapitres, l'examen des questions soulevées dans le sein des sections et dont la section centrale a cru devoir s'occuper; nous rapporterons, en même temps, les explications auxquelles ont donné lieu les demandes de renseignements que la section centrale elle-même a adressées au Département des Travaux Publics.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

A propos de l'art. 7, *Entretien ordinaire et amélioration des routes, construction de routes nouvelles et subsides*, la 5^e section avait exprimé le désir de savoir quels sont les principes généralement admis pour l'allocation de ces subsides.

Le Département des Travaux Publics intervient dans les frais de construction de chemins vicinaux de grande communication et de chaussées communales, lorsqu'il est démontré que les subventions de la province et du Département de l'Intérieur, ainsi que les ressources des communes, ne suffisent pas pour couvrir les dépenses d'exécution, et, bien entendu, pourvu que les voies de communication, en faveur desquelles le Département des Travaux Publics est sollicité, se trouvent dans les conditions indiquées au libellé de l'article précité, c'est-à-dire qu'elles réunissent des routes de grande voirie, servant de raccordement aux stations de chemin de fer ou aboutissant à des canaux ou rivières.

L'art. 9, *Entretien des bâtiments à la charge de l'État*, a donné lieu à l'observation suivante : Qu'est-ce que le Gouvernement compte faire de sa propriété sise rue des Éperonniers, n° 9, qui est restée vide jusqu'à ce jour?

M. le Ministre nous a répondu :

« L'administration ayant à peu près renoncé à utiliser les terrains dont il s'agit pour le service du chemin de fer, a mis à l'étude la question de savoir si l'on ne pourrait y placer le bureau central des postes dont le local actuel est devenu insuffisant, ainsi que celui des télégraphes que l'on avait cru pouvoir installer dans la nouvelle bourse.

» Cette étude est confiée à une commission qui n'a pu encore se prononcer, parce que son examen doit s'étendre à d'autres emplacements proposés depuis peu.

» Une décision ne tardera pas à intervenir. »

En présence des études auxquelles se livre la commission, la section centrale croit devoir s'abstenir d'émettre une opinion sur cette question; elle ne peut, cependant, s'empêcher de faire remarquer que l'extrême difficulté des abords de la rue des Éperonniers semblerait devoir rendre le choix de cet emplacement aussi peu convenable pour y établir le bureau central des postes et des télégraphes que pour y installer le service du chemin de fer.

A l'art. 10, *Travaux extraordinaires à exécuter aux bâtiments du musée, etc.*, l'une des sections avait exprimé le désir de savoir si les travaux que l'on exécute au musée ne deviendraient pas inutiles dans le cas où certains projets actuellement à l'étude recevraient leur exécution.

Une question analogue avait déjà été soumise au Gouvernement, lors de la discussion, en sections, du projet de loi (n° 123, session 1869-1870) relatif à l'allocation de crédits spéciaux à concurrence de 13,593,300 francs, aux Ministères des Travaux Publics et de l'Intérieur, projet en vertu duquel un crédit de 123,000 francs était sollicité à l'effet de couvrir les frais de construction de nouveaux locaux à établir au musée.

Voici comment M. le Ministre des Travaux Publics avait répondu à cette question :

Pendant la période qui s'est écoulée depuis la reprise par l'État des musées, jusqu'il y a quelques années, on n'y avait effectué que très-peu de travaux, de sorte qu'une restauration complète des locaux est devenue indispensable.

C'est pour faire face aux dépenses résultant de cette restauration, que l'on porte, chaque année, au budget un crédit extraordinaire de 30,000 francs et qu'une semblable somme devra y figurer encore pendant trois ou quatre ans.

Voici, du reste, l'indication des principaux travaux exécutés depuis 1867, et dont les frais ont été imputés sur le crédit en question :

Restauration complète de la galerie Rubens, consistant notamment, dans le renouvellement des planchers, des plafonds, lanternaux, etc.;

Restauration de l'escalier attenant à cette galerie;

Peinture décorative de ladite galerie et du même escalier;

Appropriation de l'école industrielle;

Renouvellement de la grille du jardin vers la place du Musée;

Établissement d'une salle de lecture à l'usage de la bibliothèque royale.

On va restaurer et repeindre, cette année, toute la façade du musée et commencer l'amélioration des locaux de l'Académie.

Quant au crédit de 123,000 francs réclamé par le projet de loi dont nous venons de parler, il était demandé pour la construction, vers la rue de Ruysbroeck, de locaux indispensables pour pouvoir placer toutes les collections d'objets d'art et d'histoire naturelle que le Gouvernement possède; il formait le complément de celui qui avait été accordé dans le courant de la session précédente.

En présence de ces explications, la section centrale a cru devoir s'abstenir

d'adresser à M. le Ministre des Travaux Publics, une nouvelle demande de renseignements.

SECTION III.

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

La section centrale a prié le Département des Travaux Publics de vouloir bien indiquer, pour les diverses voies navigables du pays : la longueur kilométrique, la largeur de ces voies, le coût de construction et d'amélioration, la hauteur d'eau, les dimensions des sas des écluses, et de mentionner les voies navigables qui sont pourvues de chemins de halage pavés.

Pour répondre à cette question, M. le Ministre des Travaux Publics nous a fait parvenir une série de tableaux que nous publions comme annexes à ce rapport. Ces tableaux comprennent :

1° Le relevé des fonds spéciaux alloués, depuis 1833 jusqu'en 1868 inclus, pour le service des travaux hydrauliques. Le total de ces crédits s'élève à la somme de fr. 130,626,233-83.

2° Le relevé général des dépenses faites pour l'entretien, l'amélioration et l'exploitation des canaux, rivières, passages d'eaux, polders, ports, côtes, phares et fanaux, depuis 1830 jusques et y compris 1858.

Les dépenses imputées sur les budgets de 1830 à 1858 inclus, y compris les crédits supplémentaires alloués de 1830 à 1850 inclus seulement, s'élèvent à.

| | |
|-----------|-------------------|
| | fr. 45,809,880 76 |
|-----------|-------------------|

| | |
|--|---------------|
| Le montant des dépenses faites au moyen de crédits supplémentaires, alloués de 1851 à 1858 inclus, est de. | 283,567 42 |
| Total général. | 44,093,248 18 |

3° Le relevé général des dépenses faites pour l'entretien, l'amélioration et l'exploitation des canaux, rivières, passages d'eau, polders, ports, côtes, phares et fanaux depuis 1859 jusques et y compris 1868.

Ces dépenses, y compris les crédits supplémentaires, atteignent le chiffre de fr. 17,844,880-36.

4° Le tableau descriptif des rivières et canaux administrés par l'Etat.

5° Le tableau descriptif des canaux concédés

La section centrale regrette de ne pas trouver dans ces tableaux deux indications très-utiles à connaître : 1° la mention de la longueur des sas des écluses, 2° celle du développement des chemins de halage; elle espère que ces renseignements pourront être fournis ultérieurement à la Chambre.

La 3^e section a demandé que le Gouvernement fit connaître quelles sont ses intentions relativement à l'agrandissement des écluses construites sur la Meuse.

Le Gouvernement a publié ses intentions à cet égard lorsqu'il a réclamé de la Législature, au mois de mars dernier, pour l'exécution de ces travaux, un premier crédit de 350,000 francs compris dans le projet de loi de crédits spéciaux, à concurrence de 15,593,500 francs à allouer aux Ministères des Travaux Publics et de l'Intérieur.

Les écluses établies entre Liège et Namur ont 62 mètres de longueur sur

9 mètres de largeur. Depuis que ces dimensions ont été fixées, disait l'Exposé des motifs, les conditions de la navigation ont été modifiées par le touage, de manière à procurer, tout à la fois, économie de temps et réduction de frais, mais pour obtenir la plus grande somme d'effet utile, il était nécessaire de donner au sas des écluses de la Meuse une longueur de 100 mètres sur 12 mètres de largeur, afin que les trains de bateaux toués puissent être facilement éclusés.

Les trois écluses qui sont actuellement en voie de construction sur la Meuse, en amont de Namur, reçoivent les dimensions qui viennent d'être indiquées.

Il était indispensable que les écluses qui sont en aval reçussent les mêmes dimensions.

Le Gouvernement demandait donc, pour l'exécution des travaux à entreprendre, à l'effet de mettre les dimensions des écluses établies entre Liège et Namur, en rapport avec celles des écluses que l'on construit en amont de Namur, un premier crédit de 350,000 francs qui lui a été accordé par le vote du projet de loi en question, crédit qui correspond à la moitié du chiffre auquel le coût total de ces travaux est évalué.

A l'art. 11, la section centrale a posé à M. le Ministre des Travaux Publics la question suivante, qui avait été soulevée dans la 2^e section.

Les fonds alloués, par la loi de 1858, pour l'amélioration du cours de la Nèthe ont-ils été dépensés; quelle est la nature des travaux exécutés et quel a été le résultat des études promises en 1868 par M. le Ministre des Travaux Publics?

M. le Ministre nous a adressé la réponse suivante :

« L'art. 5 de la loi du 8 mars 1858 a ouvert au Département des Travaux Publics, pour être affecté à l'exécution des travaux à entreprendre dans le but d'améliorer, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, le régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieupoort, par Furnes, à la frontière de France, un premier crédit de 500,000 francs.

» De nouveaux crédits ont été alloués au même Département ministériel, jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 1,450,833-53 pour la même destination, par une loi du 8 septembre 1859.

» Ainsi que l'a indiqué l'Exposé des motifs, déposé dans la séance de la Chambre des Représentants, du 24 décembre 1857, à l'appui du projet de la loi du 8 mars 1858 (Documents parlementaires, n° 33, session de 1857-1858), les projets, étudiés à cette époque, des travaux à entreprendre dans le but d'améliorer le régime de la Grande-Nèthe, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, estimaient la dépense à résulter de leur exécution à la somme de 890,000 francs.

» La part d'intervention de l'État dans cette dépense, à prélever sur les crédits alloués successivement par les lois précitées du 8 mars 1858 et du 8 septembre 1859, s'élevant ensemble à fr. 1,950,833-53, était de . . . fr. 667,500

» Celle de la province d'Anvers, des communes et des propriétaires intéressés s'élevait à . . . fr. 222,500

» Total égal. . . fr. 890,000

» Voici la nomenclature des travaux exécutés au moyen des crédits alloués et le montant de la dépense à laquelle ils ont donné lieu :

| | | |
|--|-----|----------------|
| - » 1° Établissement d'une dérivation de la Grande-Nèthe, à l'ouest de la ville de Lierre, en utilisant l'ancien fossé de la place | fr. | 100,028 |
| » 2° Achèvement des travaux de dérivation de la Grande-Nèthe, à l'ouest de la ville de Lierre | | 177,328 |
| » 3° Consolidation des talus de cette dérivation | | 14,305 |
| » 4° Approfondissement, élargissement et endiguement de la partie de la Grande-Nèthe, comprise entre Lierre et le ruisseau, dit Gestelbeek | | 39,653 |
| » 5° Approfondissement, élargissement et endiguement de la partie comprise entre le ruisseau, dit Gestelbeek, et le pont de Loodyck. | | 72,994 |
| » 6° Approfondissement, élargissement et endiguement entre le pont de Loodyck et Oosterloo | | 66,125 |
| » 7° Construction de quatorze passerelles sur les affluents de cette dernière section de la Grande-Nèthe | | 6,947 |
| » 8° Construction d'une maison pontonnière au hameau de Loodyck | | 4,035 |
| » 9° Construction d'un barrage avec pont, passerelle, etc., dans une rectification de la Grande-Nèthe, à Loodyck. | | 41,092 |
| » 10° Restauration du pont de Westmeerbeek | | 1,268 |
| | fr. | <u>523,775</u> |
| » 11° Acquisition de terrains et frais d'expropriations | fr. | 102,232 |
| » 12° Frais de surveillance des travaux | | 15,545 |
| | | <u>641,552</u> |
| | fr. | 890,000 |
| » Le montant des dépenses effectuées s'élève, à | | <u>641,552</u> |
| » Excédant. | fr. | 248,448 |

» Le montant des crédits alloués s'élève, ainsi que cela a été indiqué ci-dessus, à fr. 890,000

» Le montant des dépenses effectuées s'élève, à fr. 641,552

» Excédant. fr. 248,448

» L'excédant qui vient d'être constaté du montant des crédits alloués sur celui des dépenses effectuées n'est point aujourd'hui disponible en totalité; il s'en faut d'une somme de fr. 22,257-05 que les communes et les propriétaires intéressés doivent encore à l'État, et dont l'autorité provinciale d'Anvers a été, dans ces derniers temps, invitée à poursuivre le recouvrement, ainsi que la mission lui en incombe aux termes de l'art. 2 de la loi précitée du 8 mars 1858.

» Quoi qu'il en soit à cet égard, le Département des Travaux Publics donne ses soins à ce que les travaux entrepris dans le but d'améliorer, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, le régime de la Grande-Nèthe se poursuivent activement.

» Pour compléter ces travaux il reste à effectuer aujourd'hui ceux qui auront pour effet d'isoler la ville de Lierre.

» La suppression du barrage actuel du Moll, à Lierre, et son remplacement

par une écluse et autres ouvrages accessoires, sont au nombre des travaux à entreprendre pour obtenir l'isolement de la ville de Lierre.

» Des démarches ont été faites à l'effet de parvenir à l'acquisition, à l'amiable, au nom de l'État, du moulin à farine formant l'une des dépendances du dit barrage : mais elles n'ont pas abouti.

» Des mesures viennent, en conséquence, d'être prises par le Département des Travaux Publics pour que l'expropriation de ce moulin, par la voie judiciaire, soit immédiatement poursuivie.

» Des instructions ont également été données aux fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées dans la province d'Anvers, pour qu'ils procèdent, avec toute la célérité possible, aux études complémentaires que nécessite l'avant-projet présenté par eux des travaux à entreprendre pour isoler la ville de Lierre.

» A l'occasion des travaux exécutés ou en cours d'exécution sur la Grande-Nèthe, le Gouvernement a été saisi de réclamations.

» Ces réclamations formulées dans une lettre de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, en date du 23 juillet 1866, ont été appuyées par des requêtes adressées directement au Département des Travaux Publics par les administrations communales de localités intéressées.

» Il est impossible d'admettre que les obligations contractées par le Gouvernement, quant aux travaux à exécuter à la Grande-Nèthe, aient jamais eu la portée que les pétitionnaires veulent y assigner.

» En effet ces travaux devaient être envisagés au double point de vue de l'écoulement des eaux et de la navigation.

» Quant au premier point, il n'est contesté par personne que le but indiqué ait été complètement atteint.

» En ce qui concerne la navigation, les renseignements fournis au Département des Travaux Publics, montrent que non-seulement elle n'a pas été anéantie, comme on a essayé de le prétendre, mais qu'elle a été, au contraire, améliorée sur tout le parcours de la rivière, par l'établissement d'un chemin de halage, par le redressement des coudes trop brusques et par l'enlèvement de certains attérissements.

» On n'a d'ailleurs jamais pu raisonnablement espérer qu'au moyen de l'allocation de 890,000 francs, qui a été mise à sa disposition, le Gouvernement parviendrait à établir sur la Grande-Nèthe une navigation permanente, et l'on savait fort bien, à l'époque de la discussion de la loi du 8 mars 1858, que l'on ne pourrait arriver à ce résultat à moins d'une dépense de 5,000,000 de francs.

» Quant aux irrigations, au sujet desquelles des réclamations se produisent, les renseignements obtenus établissent que les travaux exécutés ont eu réellement pour conséquence de les rendre plus difficiles.

» Le Gouvernement, bien qu'ayant satisfait à ses obligations, quant aux travaux à faire à la Grande-Nèthe, se réserve d'examiner si, dans l'intérêt des irrigations, il ne pourrait pas y avoir lieu d'établir, dans la rivière, un ensemble de barrages qui profiteraient en outre à la navigation. Mais il ne peut, quant à présent, prendre aucune espèce d'engagement à cet égard et, en tout cas, il ne se

décidera à solliciter de la Législature les moyens d'exécution des ouvrages en question, avant de s'être assuré le concours financier, dans une mesure équitable, des parties intéressées, et aussi avant d'avoir acquis la certitude que les propriétaires sont disposés à prendre les mesures nécessaires pour constituer entre eux des associations de Wateringues.

» Dès le 5 décembre 1867, le Département des Travaux Publics, désireux de participer, autant qu'il était en son pouvoir, à l'éclaircissement de l'importante question dont il s'agit, a chargé les fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées de la province d'Anvers, de formuler un avant-projet des travaux à entreprendre pour améliorer le régime de la Grande-Nèthe, au double point de vue *des irrigations* et de la navigation.

» Par suite des instructions données à cet égard, il est parvenu, dans ces derniers temps, au Département des Travaux Publics, un avant-projet de répartition de barrages à établir sur la Grande-Nèthe.

» Soumis à l'examen du comité permanent consultatif des travaux publics, cet avant-projet a donné lieu, de la part de cette assemblée, à des observations qui ont dû être communiquées à l'auteur du projet. Il y a tout lieu d'espérer que les explications qui seront fournies par suite de la communication dont il s'agit, permettront, dans un avenir prochain, au comité permanent consultatif des travaux publics d'émettre son avis en parfaite connaissance de cause. »

A propos de l'art. 21, *Canal de Charleroi à Bruxelles*, un membre soumet à la section centrale les observations suivantes :

« Le canal de Charleroi à Bruxelles sépare cette dernière ville de la commune de Molenbeek-Saint-Jean, sur le territoire de laquelle va bientôt s'ouvrir une importante station de marchandises. Il résultera de cette installation un développement considérable de la circulation, déjà si active, entre Bruxelles et Molenbeek-Saint-Jean. Les trois ou quatre ponts qui existeront sur le canal seront loin de pouvoir satisfaire aux besoins de ce mouvement incessant. Le voûtement total ou au moins partiel de la partie du canal qui trace la ligne séparative des deux communes, paraît être le meilleur moyen et peut-être le seul de pourvoir aux nécessités de cet avenir prochain. »

La section centrale ne possède point d'éléments suffisants pour résoudre la question soulevée; elle ne veut donc point la préjuger, mais elle la considère comme assez importante pour fixer l'attention sérieuse et bienveillante du Département des Travaux Publics.

SECTION VI.

Personnel des ponts et chaussées.

La section centrale, à la suite d'observations faites dans l'une des sections, a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics s'il ne conviendrait pas de modifier la répartition du personnel des ponts et chaussées. Il résultera, en effet, de ces observations que, dans certaines provinces, les fonctionnaires du corps des ponts

et chaussées sont surchargés de besogne, et que, dans d'autres, au contraire, le travail n'est point suffisant pour occuper le personnel.

M. le Ministre a répondu :

« Dans le dernier mois de chaque année, les chefs de service soumettent à l'approbation du Ministre, pour l'année suivante, un tableau détaillé de la répartition de leur service et de leur personnel.

» Qu'il y ait moins de besogne dans certaines provinces que dans d'autres, cela est incontestable ; c'est la conséquence naturelle de la diversité même et de l'importance plus ou moins grande des travaux exécutés sur les différents points du pays. — Mais s'il est vrai de dire que certains fonctionnaires des ponts et chaussées ont plus de travail que d'autres, il n'est cependant pas exact d'ajouter que ceux-ci n'en auraient pas une somme suffisante pour être constamment occupés. — La seule conclusion rationnelle et juste à tirer de cette situation, c'est que, par suite du développement considérable qu'a pris, depuis quelques années, le service des ponts et chaussées, il est devenu tout-à-fait indispensable d'en augmenter le personnel. C'est précisément dans ce but et pour ce motif qu'une augmentation de 12,000 francs est sollicitée au projet du budget de 1871. »

La section centrale, pour satisfaire au désir exprimé dans la 4^e section, a demandé au Département des Travaux Publics un état nominatif de situation des fonctionnaires et agents en disponibilité, état qui relaterait, pour chacun d'eux, la date de leur mise en disponibilité.

En réponse à cette demande, M. le Ministre des Travaux Publics nous a fait parvenir un tableau détaillé que nous publions comme annexe, à la suite de ce rapport.

CHAPITRE III.

MINES.

En exécution d'une circulaire de M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 5 novembre 1868, MM. les officiers du corps des mines ont ouvert une enquête sur la situation des ouvriers dans les mines et les usines métallurgiques du pays. Le but défini de cette enquête était pour l'État, non pas d'usurper la direction du mouvement philanthropique qui se produit en faveur des classes ouvrières, mais « de chercher à seconder ce mouvement, à le généraliser et à y apporter, » dans les bornes de son influence légitime, sa part d'impulsion. »

Les documents de l'enquête, qui viennent d'être publiés, sont précédés d'une remarquable introduction dans laquelle M. le Ministre des Travaux Publics constate que les propositions diverses, qui ont été soumises à son Département, demandent un examen approfondi, tant en ce qui concerne leur principe même qu'en ce qui regarde les moyens de les mettre en application.

Le Gouvernement se propose, dit M. le Ministre, d'y donner, s'il y a lieu, les suites qu'elles peuvent comporter.

La section centrale examine la question de savoir si, conformément au vœu exprimé dans la 2^e section, il est opportun que le Gouvernement ou les Chambres

ouvrent une enquête nouvelle dans le but de compléter, selon la pensée des auteurs de la proposition, l'enquête administrative à laquelle viennent de se livrer les ingénieurs des mines.

En présence des intentions manifestées par le Gouvernement et de sa déclaration que nous venons de rappeler, la majorité de la section centrale ne partage point l'avis qu'une enquête parlementaire soit actuellement opportune.

Si on articulait l'existence d'abus déterminés, auxquels l'action de la loi pourrait porter remède, notre devoir, sans aucun doute, serait de les constater pour les faire aussitôt disparaître. Mais, en l'absence de toute allégation précise de ce genre, nous pouvons craindre que notre intervention solennelle, par voie d'enquête, n'éveille des espérances peu susceptibles d'être satisfaites; à celles-ci succéderaient les déceptions, sous l'empire desquelles l'irritation et la défiance viendraient perpétuer l'antagonisme des intérêts et créer de nouveaux obstacles à l'établissement d'un accord éclairé et durable.

Comme on l'a fait remarquer avec beaucoup de justesse, *l'intervention, dans la détermination des salaires, du Gouvernement ou de toute autre influence étrangère à la libre compétition de l'offre et de la demande, est une conception dont il est à peine besoin de signaler le caractère utopique.* Il faut éviter toute mesure qui pourrait accréditer cette funeste théorie.

C'est à la propagande qu'il appartient d'éclairer les masses, c'est elle qui doit leur signaler les erreurs économiques qui, parfois, les égarent; c'est aux chefs d'industrie, guidés par les nombreuses et efficaces expériences déjà tentées, à *s'inspirer d'une commune ardeur, soit pour entrer résolument dans les voies de la philanthropie moderne, soit pour achever de les parcourir.*

Toutefois, les raisons qui nous empêchent de souscrire à une enquête parlementaire, avant que le terrain n'en soit parfaitement délimité, n'ont plus la même force quand il s'agit seulement d'une enquête administrative qui, à cause de son importance moindre, de ses procédés plus simples et moins apparents, ne saurait créer les mêmes illusions dangereuses. Aussi la section centrale verrait-elle avec bonheur le Gouvernement fidèle aux excellentes dispositions qu'il a fait connaître, poursuivre sans relâche les études entreprises, les appliquer à d'autres groupes d'industries; généraliser; en un mot, et compléter avec la plus vive sollicitude les investigations qu'il a ordonnées administrativement en vertu de sa circulaire prérappelée.

A propos de l'art. 49, *Traitements et indemnités du personnel des mines*, la section centrale manifeste son étonnement que les rapports des ingénieurs envoyés en mission, en 1867 et en 1868, n'aient pas encore été complètement publiés; elle demande à M. le Ministre des Travaux Publics si de nouvelles missions à l'étranger ont été données, en 1869, et si, dans l'affirmative, les mémoires des ingénieurs chargés de ces missions, de même que les rapports précédemment en retard de publication, paraîtront bientôt?

Voici la réponse que nous a adressée M. le Ministre :

« Dans le courant du deuxième semestre de 1867, cinq ingénieurs des mines ont reçu des missions pour l'Angleterre, la France et l'Allemagne.

» Quatre rapports sont parvenus au Département des Travaux Publics, dont trois ont été publiés dans les *Annales des travaux publics*, le quatrième, qui est très-volumineux, ne tardera pas à paraître dans le même recueil.

» Quant au cinquième rapport, qui est à peu près achevé, sa rédaction a souffert des retards, par suite d'une indisposition assez grave de l'auteur.

» En 1868, il y a eu deux missions, une en Italie et une aux Etats-Unis. En ce qui concerne la première, le rapport figure dans les *Annales des travaux publics*. L'ingénieur chargé de la seconde, qui est d'une importance exceptionnelle, a nécessité un assez long séjour dans un pays lointain, s'occupe activement de son rapport.

» En 1869, deux ingénieurs des mines ont reçu des missions pour l'est de la France et l'île de Sardaigne.

» Le premier s'occupe de son rapport et il y a tout lieu de croire qu'il sera terminé prochainement.

» Quant au second, qui est revenu seulement depuis quelques semaines, son rapport suivra de près celui de son collègue.

» Enfin, un ingénieur des mines a été chargé, en mars dernier, de visiter les usines de Cleveland, en Angleterre; mais il ne pourra partir qu'au mois de juillet prochain.

A l'art. 51, *Confection de la carte générale des mines*, la 2^e section a demandé que la section centrale voulût bien s'informer à quel point en était arrivé ce travail.

Les éléments de la carte des mines dans la province de Liège se multiplient et acquièrent chaque jour un plus grand degré de précision. Les obstacles qui se sont présentés dans le cours des travaux ont été vaincus et le succès de l'entreprise est aujourd'hui assuré. Les retards survenus dans l'avancement de la carte sont dus à des circonstances indépendantes de la volonté des auteurs de ce travail important, et ils ont eu pour effet de rendre parfois un véritable service à l'exploitant, en ce qu'ils ont permis de rectifier les plans défectueux et d'appeler l'attention des ingénieurs sur la négligence et l'incurie de certains géomètres.

Les opérations de l'état-major dans la province de Liège étant terminées, il sera possible, lorsque l'on aura calculé les coordonnées des diverses stations observées, de continuer le travail sans entraves.

A Mons, tous les nivellements du couchant sont terminés, ainsi que la réduction des plans cadastraux des communes. Il ne reste plus qu'à rapporter la position des divers puits à la station géodésique la plus voisine. L'exécution des coupes, dont la carte se déduit immédiatement, ne rencontrera donc d'autres difficultés que celles qui pourraient résulter de l'imperfection des plans.

A Charleroi enfin, les coupes relatives à chaque concession sont achevées, sauf en ce qui concerne les anciens travaux que l'on est occupé à relever. Il reste à réduire la plupart des plans cadastraux des communes et à fixer la position des puits par rapport aux points géodésiques voisins dont on connaît les coordonnées.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.

La section centrale, qui a examiné tout récemment le projet de loi décrétant la prorogation, pour trois années, de l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835, concernant les péages sur les chemins de fer de l'État, s'est occupée tout spécialement de la question des tarifs et de l'exposé, présenté par M. le Ministre, des résultats de l'application du barème inauguré, le 1^{er} mai 1866, pour le transport des voyageurs ; elle a fait ressortir dans son rapport l'injuste inégalité que consacre l'application *partielle* des tarifs de 1866 et a demandé formellement que cette application fût généralisée et étendue aux petites distances, soit qu'on abordât la seconde étape, indiquée par M. l'inspecteur général Gendebien dans son rapport à M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 5 janvier 1866, soit qu'on appliquât le barème complet aux billets d'aller et de retour, et qu'on augmentât, dans une certaine mesure, s'il le fallait pour atténuer le déficit prévu, le prix des parcours simples *dans les trois zones*. La section centrale, chargée de l'examen du budget, se rallie, à l'unanimité, aux conclusions de ce rapport et engage le Département des Travaux Publics à donner à la question soulevée une solution tout à la fois équitable et susceptible de maintenir approximativement l'état des recettes réalisées, dans les conditions actuelles, par le service de transport des voyageurs.

La section centrale a adressé à M. le Ministre des Travaux Publics une série de questions se rattachant au chap. IV du budget ; nous les reproduisons ci-après, en mettant en regard les réponses du Gouvernement, et en les faisant suivre des observations auxquelles certaines d'entre elles ont donné lieu.

QUESTIONS.

Quelle suite a été donnée à des concessions votées par les Chambres, de chemins de fer vicinaux, entre autres, dans les provinces de Brabant et de la Flandre orientale ?

RÉPONSES.

La concession des chemins de fer vicinaux du Brabant, autorisée par la loi du 31 mai 1866, a été octroyée par arrêté royal du 31 mai 1866.

Le concessionnaire a fait apport de ses droits à une société anonyme constituée, sous les auspices de la société des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, par arrêté royal du 19 novembre 1869.

Il s'agit d'un réseau de chemins de fer de plus de 160 kilomètres de longueur.

Préalablement à la concession, le concessionnaire ne s'était guère occupé des études du tracé des différentes branches dont se compose ce réseau. Ces études ont été faites depuis l'octroi de la concession ; elles ont été longues et laborieuses.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

Le Gouvernement a donné aux intéressés des indications très-précises quant à la direction des lignes concédées, et il veillera à ce que la société concessionnaire, instituée il y a à peine 4 mois, remplisse les obligations qu'elle a contractées.

Une loi portant la même date (31 mai 1866) a autorisé la concession de 7 lignes de chemins de fer dans la Flandre orientale.

4 de ces lignes ont été concédées, savoir : 1° La ligne d'Audenaerde vers la frontière des Pays-Bas; la concession de cette ligne a été octroyée, par arrêté royal du 12 février 1869, à la Société des chemins de fer vicinaux, en Belgique.

Le tracé d'une section seulement de ce chemin de fer est approuvé : celle d'Eccloo à Caprycke.

Des ordres ont été donnés à la Société concessionnaire pour qu'elle hâte les études des autres projets et qu'elle mette la main à l'œuvre.

2° La ligne de Waereghem à Bruges, concédée par arrêté royal du 6 septembre 1867.

Mis en demeure de satisfaire à ses obligations, ce n'est que le 31 mars dernier, que le concessionnaire a soumis à l'approbation du Gouvernement les projets concernant la section de Bruges à Thielt. On s'occupe de l'examen de ces plans et le concessionnaire sera très-incessamment mis à même de commencer les travaux.

3° La ligne d'Eccloo à Anvers.

Cette ligne a été concédée par arrêté royal du 2 mars 1867.

Les travaux de cette ligne sont en voie d'exécution.

4° La ligne de Zelzaete à Assenede, concédée par arrêté royal du 25 août 1867.

Les travaux sont achevés et le chemin de fer est en exploitation.

QUESTIONS.

D'après une déclaration faite par le Gouvernement lors de la rédaction du rapport sur le budget des Travaux Publics, pour 1868, le Département des Travaux Publics avait créé un service spécial chargé de réunir et de coordonner tous les éléments d'un travail ayant pour but d'établir le prix de revient des transports par chemin de fer. Cette commission a-t-elle élaboré une partie de son travail et pourrait-elle faire connaître le résultat de ses recherches?

M. le Ministre des Travaux Publics déclarait dans la session dernière qu'il comptait soumettre à la Législature l'importante question de savoir si, et jusqu'à quel point, les budgets ordinaires doivent supporter, à l'occasion des renouvellements du matériel, des dépenses supplémentaires importantes parfois, et qui peuvent être considérées comme dépenses de premier établissement. La section centrale désire savoir si le Gouvernement pourra produire, dans la présente session, le résultat de ses recherches à ce sujet.

RÉPONSES.

Le Gouvernement a annoncé, non pas qu'un service spécial avait été créé, mais qu'un service spécial serait créé pour réunir et coordonner les éléments du calcul du prix de revient des transports effectués par le chemin de fer de l'État.

L'administration n'a pas perdu de vue cet objet important qui, comme elle l'a déjà reconnu et déclaré, offre pour elle-même un grand intérêt. L'étude qu'elle a prescrite se poursuit, et il est permis d'espérer qu'une solution pourra intervenir prochainement.

Diverses circonstances ont empêché le Département des Travaux Publics de soumettre aux Chambres le résultat de l'examen de la question dont il s'agit. Dès que seront élucidés tous les points sur lesquels j'ai tenu à être éclairé avant de prendre une résolution définitive, je soumettrai des propositions tendantes à distinguer les dépenses d'exploitation, proprement dites, des dépenses qui, par leur nature et leur destination, doivent appartenir plutôt au fond de premier établissement. J'espère être à même de présenter ce travail au commencement de la session prochaine.

Déjà pour l'exercice 1871, un pas a été fait dans le but de ramener le budget de l'exploitation du railway national aux dépenses directement nécessitées par cette exploitation, en reportant au budget des recettes et dépenses pour ordre les avances faites pour compte de compagnies concessionnaires de chemins de fer, avances qui, jusqu'ici ont figuré indûment dans le budget de dépenses du chemin de fer de l'État, et ont été récupérées dans les décomptes des recettes à titre de produits extraordinaires.

La section centrale croit devoir rappeler à quelle occasion M. le Ministre des Travaux Publics faisait à la Chambre la déclaration dont il vient d'être parlé : Les prévisions de dépenses pour renouvellement du matériel fixe en 1869 étaient basées, en grande partie, sur un renouvellement de 47,000 rails, et sur les prix auxquels ces fournitures avaient été obtenues pour l'exercice 1868 ; l'administration ayant mis en adjudication la fourniture de ces rails d'après trois modes différents de fabrication, le laminage ordinaire avait seul été soumissionné pour les 40,000 premiers rails adjugés. Mais les bons résultats qu'on avait lieu d'espérer de l'usage des rails martelés, rendant désirable l'emploi du martelage pour les 7,000 rails qui restaient à adjuger, et la dépense supplémentaire à en résulter étant estimée à 24,600 francs, le crédit extraordinaire porté à l'art. 58 du budget reçut une majoration d'égale importance.

Cependant, l'administration comptant, pour 1870, sur un renouvellement semblable de 47,000 rails, et prévoyant le maintien des mêmes prix pour 1869, M. le Ministre proposa d'apporter les mêmes modifications à l'article correspondant du budget de l'exercice 1870.

Les prévisions du budget semblaient donc impliquer l'achat, pour le nouvel exercice, de 40,000 rails ordinaires, et de 7,000 rails de fabrication perfectionnée.

C'est alors que la section centrale chargée d'examiner le budget demanda à M. le Ministre des Travaux Publics, si ce n'était point par erreur qu'il avait omis de réclamer des crédits suffisants pour permettre que la fourniture à adjuger ultérieurement fût composée en totalité, ou au moins en très-grande partie, de rails perfectionnés.

M. le Ministre répondit : « La nécessité d'avoir des rails d'une qualité supérieure est incontestable; l'intérêt de l'administration le commande, puisqu'il est établi que l'entretien et le renouvellement de la voie seraient infiniment moins dispendieux. Mais il y a lieu d'examiner si, et jusqu'à quel point, les budgets ordinaires doivent supporter, à l'occasion des renouvellements, des dépenses supplémentaires considérables que ne réclame point la production de recettes, et qui peuvent être considérés comme dépenses de premier établissement. »

« C'est cette considération, ajoutait M. le Ministre, qui a empêché jusqu'ici l'administration *d'aller plus loin dans la voie des améliorations*, et qui l'oblige à se borner actuellement au remplacement des rails laminés de 17, 22, 25, 27 et 32 kilogrammes, par des rails de 38 kilogrammes. »

La section centrale admettant difficilement que l'administration pût être arrêtée par une considération de cette nature, dans la voie des améliorations, émit l'opinion que lorsqu'un progrès est réalisable dans l'une quelconque des branches du service, le Département des Travaux Publics ne peut voir son action paralysée par une simple question de forme ou de comptabilité.

La section centrale actuelle partage l'avis qu'une résolution définitive au sujet de la demande formulée est de la plus haute importance, au point de vue des intérêts d'une bonne exploitation; elle apprend, par conséquent, avec satisfaction, que le Gouvernement se propose de présenter à la Chambre, au commencement de la session prochaine, le résultat de l'examen qu'il a fait de la question dont il s'agit.

QUESTIONS.

Quels sont les résultats obtenus de l'expérience comparative que l'État a faite sur les rails :

- a. Laminés par le procédé ordinaire, en fer?
- b. Soudés au blooming, —
- c. Martelés, —
- d. En acier?

RÉPONSES.

L'administration n'a pas eu l'occasion jusqu'ici de faire usage de rails soudés au blooming. Quant au mérite comparatif des rails simplement laminés et des rails martelés, elle ne peut fournir encore des renseignements précis. Ce n'est que depuis deux ans environ que des rails martelés ont été placés dans les voies, et cette période n'est pas assez longue pour que l'on puisse porter un jugement définitif. Toutefois, il semble résulter des observations faites que ces rails ne présenteraient pas d'avantages marqués. Des rapports détaillés ont été demandés récemment aux ingénieurs-chefs de service de la voie.

En ce qui concerne les rails en acier, l'administration ne peut que confirmer les renseignements favorables fournis antérieurement. Elle a l'intention d'en développer l'emploi aussi rapidement que le lui permettront ses ressources; elle vient même d'offrir en adjudication publique une fourniture de 1,950 tonnes.

Nous croyons devoir consigner ici les résultats comparatifs obtenus de l'usage des rails ordinaires et des rails martelés, à la Compagnie du Grand-Central qui a pris, en Belgique, l'initiative de l'emploi des rails perfectionnés. Voici comment s'exprime, à ce sujet, le compte rendu de 1869 :

« La révision des rails posés en 1867, après deux années de service, a donné, » sur l'ensemble, des résultats très-satisfaisants.

» Ces rails provenaient de deux usines : les uns, fabriqués par les procédés » ordinaires, ont donné 18.05 p. % de rebut, mais les autres, qui sont des rails » martelés, n'ont donné que 3.26 p. %, et encore, parmi les rails rebutés, » 0.39 p. % seulement ont dû être retirés de la voie. Ce résultat ne laisse rien » à désirer et c'est celui que, suivant nous, on peut légitimement attendre dès » rails fabriqués par le martelage préalable des paquets. »

D'un autre côté, néanmoins, des essais nouveaux pratiqués sur des rails, livrés en 1868, ont donné, après une année de service, des rebuts qui se sont élevés jusqu'à 14.43 p. %. Ce résultat qui semble infirmer les succès antérieurement obtenus et renverser les espérances qu'on avait fondées sur les qualités des rails martelés, s'explique cependant tout naturellement. Il fut, en effet, constaté que le martelage de ces rails avait été opéré d'une manière tout à fait imparfaite par suite des mauvaises conditions d'installation et d'outillage de

l'usine qui en avait entrepris la fabrication; or, comme on l'a fait très-judicieusement remarquer, le martelage étant la base de la fabrication, un paquet mal battu donne nécessairement un rail de moindre qualité que celui qui est tout simplement soumis au laminage par la méthode ordinaire. Cette observation était d'autant plus vraie, que l'usine en question, ayant immédiatement après amélioré son outillage, fournit, depuis, à la même compagnie, des rails dont la qualité ne laisse point à désirer.

Ces faits doivent engager l'administration de l'État à renouveler, même sur une vaste échelle, des expériences dont les premiers résultats avaient paru très-satisfaisants et même remarquables.

Toutefois, ajouterons-nous, il importe, pour éviter toute déception, qu'une surveillance active permette de contrôler, d'une manière efficace, l'opération si importante du martelage.

QUESTIONS.

Quoiqu'aucun soumissionnaire ne se soit présenté pour la livraison de 1,930 tonnes de rails en acier, mis en adjudication le 13 avril dernier, le Gouvernement ne croira sans doute pas devoir renoncer à l'emploi qu'il se proposait de faire de ces rails. Les conditions à imposer aux fabricants ne pouvant pas, en toutes circonstances, être également rigoureuses, le Gouvernement ne jugera-t-il pas utile de modifier, momentanément au moins, ces conditions?

Quels résultats ont donnés les expériences faites sur les traverses en fer?

RÉPONSES.

Il sera procédé prochainement à une réadjudication de la fourniture de 1,930 tonnes de rails d'acier, le Département a jugé opportun de modifier les conditions du cahier des charges relatives au dépôt d'un cautionnement, aux délais de fourniture et à la garantie.

500 traverses fournies par MM. Le-grand et Salkin, industriels, à Mons, ont été posées au commencement de l'année 1869, entre Jurbise et Ath, dans un ballast en cendres. (Voir le rapport de M. Descamps sur le budget de 1869.)

Ce ballast paraît provoquer une oxydation assez prompte. Le Département vient d'autoriser (mars 1870) une nouvelle commande de 500 nouvelles traverses du même système, afin de constater si elles se comporteront d'une manière plus satisfaisante dans un autre ballast.

La section centrale ne saurait engager trop vivement le Gouvernement à poursuivre avec persévérance et avec le plus grand soin, les expériences qu'il a entreprises, et dont la solution est, à différents points de vue, fort intéressante. La compagnie du Grand Central, qui a inauguré sur une échelle de quelque importance, en Belgique, l'emploi des traverses en fer, continue à être très-satisfaite de la voie posée sur ces traverses, en 1867, entre la Sambre et Jamioulx. Cette voie, dit le compte rendu de 1869 de cette compagnie, malgré les conditions défavorables dans lesquelles elle se trouve au point de vue du tracé et du trafic, se maintient parfaitement bien, et son entretien demande beaucoup moins de soins que les voies ordinaires sur traverses en bois. Aucune traverse n'a dû être mise hors de service dans le courant de l'exercice.

Le même compte rendu contient une observation curieuse relativement à l'influence de l'emploi des traverses métalliques sur la durée des rails. « Une » partie de rails a été placée dans une voie ordinaire, et l'autre, dans une voie » posée sur traverses métalliques; les deux emplacements choisis étaient d'ailleurs » dans des conditions identiques de profil et de trafic. Or, tandis que les rails » posés sur traverses en bois ont donné 4.69 p. % de rebuts, dont 0.58 p. % » retirés de la voie, ceux qui ont été posés sur des traverses métalliques n'ont » donné que 0.82 p. % de rebuts, et pas un seul rail n'a dû être mis hors de » service. »

« Comme ces rails sont placés dans des conditions identiques et proviennent de » la même fabrication, on ne peut rechercher, ni dans la fatigue, ni dans la » qualité, la cause de la différence des résultats relatés ci-dessus; mais si on tient » compte de l'influence qu'a la stabilité de la voie sur la conservation des rails, » ces résultats semblent démontrer que la voie sur traverses métalliques est plus » stable que la voie sur traverses en bois. »

L'extension de l'usage des traverses métalliques intéresse au plus haut point l'industrie métallurgique, l'une des plus considérables du pays, cette considération, de même que les résultats satisfaisants que nous venons de mentionner engageront, sans doute, l'administration de l'État à donner plus d'importance à ses essais, et à poursuivre, avec un zèle nouveau, la solution d'une question dont la valeur ne doit plus être démontrée.

QUESTIONS.

La section centrale demande que le Gouvernement veuille bien lui donner communication des conventions intervenues entre l'État et les compagnies, pour l'échange du matériel; elle désire notamment avoir quelques explications sur les conditions qui servent de bases aux décomptes qui se font, à ce sujet, entre les parties contractantes.

RÉPONSES.

Ci-joint un exemplaire des conventions intervenues entre l'État et les compagnies, pour l'échange du matériel. (Ces documents seront déposés sur le bureau, pendant la discussion du budget.)

| | | | |
|----|----------------------|----------|-----|
| 1° | Compagnie rhénane . | R. A. n° | 609 |
| 2° | — Berg et Marche. — | | 602 |
| 3° | — Pepinster à Luxem- | | |
| | bourg . . . | — | 790 |
| 4° | — Nord-Belge . . . | — | 584 |

QUESTIONS.

RÉPONSES.

| | | |
|-----|--|-----|
| 5° | Compagnie Liégeoise-Limbourgeoise . R. A. n° 684 | |
| 6° | — du Luxembourg — | 584 |
| 7° | — du Grand Central belge . . . — | 584 |
| 8° | Société générale d'exploitation : | |
| | Flandre occidentale . . . — | 584 |
| | Hainaut et Flandres . . . — | 646 |
| | Lokeren à Zelzacte . . . — | 923 |
| | Denderleeuw à Coutrai . . . — | 910 |
| | Centre — | 689 |
| | Tamines à Landen . . . — | 930 |
| 9° | Lierre à Turnhout . . . — | 584 |
| 10° | Bruges à Blankenberghe . . . — | 645 |
| 11° | Gand à Bruges, par Eecloo — | 645 |
| 12° | Mons à Hautmont . . . — | 584 |
| 13° | Nord — | 584 |

La section centrale remarquera que ces conventions ont pour bases, les conditions suivantes :

Redevances de parcours. — Pour une locomotive allumée, par kilomètre, 1 franc.

Pour une voiture à voyageurs de 1^{re} classe, fr. 0-04.

Pour une voiture à voyageurs de 2^e et 3^e classe et mixte, fr. 0-03.

Pour un wagon à bagages ou à petites marchandises entrant dans un train de voyageurs, un boxe ou un truck, fr. 0-03.

Pour un wagon à marchandises quel que soit le tonnage, fr. 0-02.

Pour une voiture tapissière, truck compris, fr. 0-03.

Délais. — Les délais accordés de part et d'autre sont fixés comme suit :

Pour un trajet de 1 à 50 kilomètres 2 jours.

Pour un trajet de 51 à 100 kilomètres 3 —

Pour un trajet de 101 à 200 kilomètres 4 —

et ainsi de suite en augmentant d'un jour pour chaque centaine de kilomètres en plus.

Ces délais sont augmentés d'un jour

QUESTIONS.

RÉPONSES

pour tout wagon qui, parti chargé de la ligne à laquelle il appartient, y est renvoyé chargé d'une charge complète, laquelle est fixée conventionnellement à 2,000 kilogrammes. Ces délais sont également augmentés d'un jour au profit de la ligne intermédiaire pour les wagons qui empruntent les lignes de trois administrations, et qui effectuent sur les deux dernières lignes, un parcours inférieur à 51 kilomètres.

Pénalités en cas de retard. — Il est payé une indemnité de 5 francs par jour de retard, pour tout wagon qui est retenu, sur une ligne étrangère au-delà du délai accordé.

Cette indemnité est de 6 francs pour une tapissière (truck compris) et de fr. 0.50 pour une bache.

Aucune compensation n'est admise entre les jours d'avance et les jours de retard.

Les conventions ont pour base le principe de la réciprocité.

Les administrations contractantes peuvent prendre de commun accord, des mesures dans le but d'établir, autant que possible, une balance entre les décomptes.

Exceptions. — Redevances de parcours.
Pour les voitures de 1^{re} classe échangées avec les Compagnies Rhénane et de Berg et Marche, la redevance est fixée, par kilomètre, à fr. 0.046.

Pour les voitures de 2^e et de 3^e classe et mixte, et pour les wagons à bagages à quatre roues, elle est fixée à fr. 0.034.

Pour les voitures à voyageurs et à bagages de plus de quatre roues, ces prix sont majorés d'un quart par paire de roues.

Les voitures Rhénanes de 1^{re} classe circulant sur le Nord (lignes belges et françaises) sont payées à raison de fr. 0.046.

La redevance pour les voitures salon

QUESTIONS.

Le Gouvernement ne croit-il pas qu'il serait opportun d'élever, dans une certaine proportion, les prix qui servent de bases aux conventions intervenues entre lui et les compagnies de chemins de fer, pour l'échange du matériel ; ne serait-ce pas un moyen efficace d'assurer, une utilisation plus soignée, et partant plus complète et plus rapide de ce matériel ?

Il paraît constant que si les compagnies ont toujours montré une répugnance assez grande à se pourvoir d'un matériel suffisamment abondant, c'est que les prix établis pour l'échange de ce matériel sont, en réalité, trop peu élevés.

Ainsi, on a vu plus haut que la redevance de parcours pour un wagon à marchandises, quelqu'en soit le tonnage, est fixé à fr. 0.02 par kilomètre. Or, ce prix n'est point rémunérateur, il constitue en perte, la compagnie qui consent à faire le prêt de son matériel. Évidemment, chaque exploitant trouve

REponses.

avec le chemin de fer de Pepinster à Luxembourg est, par kilom., de fr. 0.05.

Celle des wagons de 10 tonnes et plus pour les relations avec les Compagnies Rhénane, Berg et Marche et Pepinster à Luxembourg est, par kilom., de fr. 0.05.

Délais. — L'augmentation d'un jour pour le matériel empruntant les lignes de trois administrations et effectuant un parcours inférieur à 51 kilomètres sur les deux dernières lignes, n'est pas applicable aux relations avec le Luxembourg et les Rhénans.

Les délais sont augmentés d'un jour pour les wagons en destination d'Aix ou de Cologne, ou devant y subir des opérations de douane. En outre, les retards résultant des lenteurs dans les opérations douanières en Allemagne, par suite d'encombrement, sont annulés jusqu'à concurrence de deux jours, au *maximum*, pour autant que l'Administration Rhénane produise la justification authentique de ces retards.

Il y a réciprocité en faveur de l'État pour les wagons allemands expédiés en Belgique dans les mêmes conditions.

En principe, l'augmentation des redevances dont il s'agit, ne soulève pas d'objection. Mais la difficulté, est de la faire admettre par certaines administrations dont les intérêts sont en opposition avec cette mesure.

Cette question a été mise à l'étude, et des propositions ne tarderont pas à être fournies aux différentes compagnies intéressées.

avantage à n'avoir point un excédant de moyens de transport qu'on puisse lui emprunter, et à compter en cas de besoin, sur le matériel que pourrait éventuellement lui fournir son voisin.

Quel est le moyen de changer cette situation? C'est naturellement de fixer un taux d'échange qui permette au prêteur, non-seulement de se rembourser de l'intérêt et de l'amortissement du capital employé à l'achat de son matériel, mais même de réaliser, sur l'opération du prêt, un bénéfice raisonnable. Il est évident, dans ce cas, que l'exploitant se résoudra facilement à modifier les errements suivis jusqu'à ce jour en matière d'approvisionnement de matériel.

C'est donc, en élevant dans une proportion assez notable les prix d'échange du matériel, qu'on amènera les compagnies à se munir de moyens de transport amplement suffisants. La section centrale croit devoir appeler sur cette importante question, l'attention la plus sérieuse du Gouvernement.

QUESTIONS.

Quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour obliger les compagnies de chemins de fer, dont le matériel est notoirement insuffisant, à remplir leurs obligations sous ce rapport?

Quels ont été, comparativement aux produits donnés par le transport des petits paquets, avant et après la réforme des tarifs, les résultats obtenus de la mise en vigueur de la convention Van Gend?

RÉPONSES.

A la suite de l'invitation adressée par le Département des Travaux Publics aux compagnies de chemins de fer dont le matériel a été insuffisant pendant l'hiver dernier, ces compagnies se sont empressées de faire connaître qu'elles avaient pris des mesures pour augmenter leur matériel de façon à pouvoir, dès l'automne prochain, satisfaire aux légitimes exigences de l'industrie et du commerce.

Ainsi que la remarque en a été faite dans une note remise à la section centrale qui a examiné le budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1868 (1), « il sera toujours difficile » de reconnaître quels sont, parmi les » transports effectués aux conditions de la » convention Van Gend, ceux qui eussent, en tous cas, été acquis au chemin » de fer de l'État, même en l'absence des » arrangements intervenus. »

La difficulté s'augmente par ce fait que les prix des tarifs n° 1 et 2 (expéditions par exprès, petits paquets et petites marchandises) ont été modifiés plus ou moins profondément à trois dates très-rappro-

(1) Documents parlementaires. Session de 1867-1868, n° 99, p. 47.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

chées : 1^{er} septembre 1865, 1^{er} mai 1867 et 1^{er} février 1868. — Ces modifications ont nécessairement pour effet de créer, à côté de la convention, des causes variables de fluctuations dans les résultats obtenus, et de mêler aux résultats de la convention, des conséquences financières qui leur sont complètement étrangères.

Mais voici, en somme, en quels termes généraux se résoud la question posée : la convention a été mise en vigueur à partir du 10 mai 1867, et elle ne s'applique pas aux expéditions du tarif n° 1 (express et petits paquets); elle porte sur les petites marchandises transportées aux conditions du tarif n° 2. — La section centrale n'a, du reste, en vue, ni la petite vitesse ni les articles de finances. Or, les *petites marchandises* ont produit :

Du 1^{er} mai 1865 au 30 avril 1866, une recette de fr. 2,111,463-63.

Du 1^{er} mai 1866 au 30 avril 1867, une recette de fr. 2,145,393-19.

Du 1^{er} mai 1867 au 30 avril 1868, une recette de fr. 2,609,798-01.

Du 1^{er} mai 1868 au 30 avril 1869, une recette de fr. 2,838,963-40.

Ces chiffres représentent les sommes encaissées par l'État, tant pour le compte propre du Trésor public, que pour le compte des compagnies dont le Gouvernement administre les lignes : ils répondent à l'ensemble de l'exploitation.

L'accroissement a donc été :

Pour 1866-1867, comparé à 1865-1866, de fr. 33,929-54.

Pour 1867-1868, comparé à 1866-1867, de fr. 453,404-82.

Pour 1868-1869, comparé à 1867-1868, de fr. 238,167-39.

Ainsi, pour la dernière période annale qui a précédé la mise à exécution de la convention Van Gend, l'amélioration n'a point dépassé fr. 33,929-54, soit 1-60

QUESTIONS.

RÉPONSES

p. % de la recette des douze mois antérieurs, tandis que l'amélioration s'est élevée à fr. 455,404-82 (plus de 21 p. %) pour la première année pendant laquelle la convention a fonctionné.

Cette progression extraordinaire s'explique naturellement par l'apport des expéditions de la Compagnie Van Gend. Celle-ci ayant payé à l'Etat fr. 509,793-16, du 10 mai 1867 au 30 avril 1868, tant pour les transports de petite vitesse et de finances que pour ceux du tarif n° 2, il s'ensuit que l'accroissement de recette dû au réseau de l'Etat, abstraction faite de l'influence de la convention, a été, au *minimum*, de fr. 145,611-66, en ce qui touche les petites marchandises.

Quant à l'année 1868-1869, elle a donné fr. 238,167-39 de plus que l'année 1867-1868; — la Compagnie Van Gend figure pour fr. 86,522-37 dans ce nouvel accroissement; de sorte qu'il reste pour les transports faits en dehors de la convention, fr. 151,845-02, sauf légère rectification à faire du chef de la petite vitesse et des finances, qui ne sont pas relevés séparément.

En résumé, les trois accroissements annuels indiqués peuvent se répartir comme suit :

| | Réseau de l'Etat. | Co Van Gend. |
|--------------------------|-------------------|--------------|
| 1866-1867 sur 1865-1866, | fr. 33,929 54 | » |
| 1867-1868 sur 1866-1867, | 145,611 66 | 309,793 16 |
| 1868-1869 sur 1867-1868, | 151,845 02 | 86,322 37 |

L'adoption de la convention n'a donc pas empêché le développement des transports ordinaires. On peut en conclure que jusque maintenant les arrangements pris ont été favorables au chemin de fer de l'Etat.

La section centrale regrette de ne pas trouver, dans ce qui précède, des données complètes et propres à faire apprécier la part d'influence que la mise en vigueur de la convention Van Gend a pu avoir sur le mouvement et la recette des petites marchandises. Elle croit qu'une étude plus attentive de la question eût

dégagé assez complètement cette part d'influence, et eût permis d'asseoir une opinion fondée sur les résultats vrais de la convention.

Les renseignements communiqués à la section centrale, établissent une comparaison entre les résultats des deux premières années pendant lesquelles a fonctionné la convention Van Gend, et le produit de la dernière période annale qui a précédé la mise en vigueur de cette convention.

La recette du 1^{er} mai 1866 au 30 avril 1867 n'avait été que de fr. 2,145,195-65; celle du 1^{er} mai 1867 au 30 avril 1868 s'élève à fr. 2,600,798, et celle du 1^{er} mai 1868 au 30 avril 1869, atteint la somme de fr. 2,838,965!

Ces chiffres, pris isolément, accusent certainement une amélioration remarquable, mais la note fournie aurait pu faire ressortir, également, l'importance de l'accroissement incessant des recettes effectuées par le transport des petites marchandises dans les années qui ont précédé la réforme des tarifs; le produit de ce trafic (tarif n° 2) qui n'était que de fr. 1,571,171-35 en 1859, s'éleva successivement, et atteignit, en 1864, la somme de fr. 1,980,596-16.

Si la progression de la recette des petites marchandises se ralentit pendant la période prise comme terme de comparaison, et si le produit ne dépassa pas :

fr. 2,111,465-65 en 1865-66
et fr. 2,145,293-19 en 1866-67,

c'est évidemment parce qu'on avait appliqué à ce trafic, à partir du 1^{er} septembre 1865, un tarif excessivement réduit.

Or, ce tarif fut relevé dans une proportion considérable au moment où la convention fut conclue, d'abord, et ensuite à la date du 1^{er} février 1868.

Ce relèvement fut considérable, disons-nous, et en effet, il ne doit pas être évalué à moins de 30 à 40 p. % des taxes en usage du 1^{er} septembre 1865 au 1^{er} mai 1867.

Était-il juste, dès lors, de comparer entre eux les seuls résultats de deux périodes accomplies dans des conditions de tarif aussi dissemblables, et fallait-il attribuer à l'apport seul des expéditions de la C^e Van Gend, la progression de 21 p. % constatée dans la recette du 1^{er} mai 1867 au 30 avril 1868? Loin d'exalter l'importance de l'amélioration survenue à cette époque dans la recette, on devrait, semble-t-il, s'étonner au contraire, qu'elle n'ait pas été plus considérable sous l'influence des causes diverses qui ont simultanément agi dans le sens du développement du trafic et de ses recettes, savoir : l'accroissement naturel et successif des transports, l'ouverture de lignes nouvelles et, enfin et surtout, l'augmentation considérable du tarif, sous le régime de la convention en question.

Si nous poussons plus loin nos investigations, nous trouvons, d'après un renseignement obtenu plus récemment, que la recette des douze derniers mois (1^{er} mars 1869 au 1^{er} mars 1870) a été de fr. 2,828,231-55 seulement, c'est-à-dire inférieure à celle (fr. 2,838,965-40) qui a été réalisée du 1^{er} mai 1868 au 1^{er} mai 1869; l'accroissement de la recette tend donc à disparaître et à faire place à une dépression, ce qui signifie que le service Van Gend attire à lui tout le bénéfice de la progression du mouvement, progression qui, certes, se produit infailliblement dans ce service comme dans tous les autres de l'exploitation.

La compagnie Van Gend jouit, en effet, en vertu de l'art. 9 de la convention, d'avantages spéciaux dont elle profite naturellement pour développer son trafic; d'après la note qui précède, il serait impossible, il est vrai, d'apprécier d'une manière tant soit peu exacte, quels ont été, pour chacune des parties contractantes, les résultats de la convention du 24 avril 1867, mais ce que l'on peut constater, c'est qu'après trois années du régime nouveau, les recettes, sous l'influence de taxes augmentées de 30 à 40 p. % *au préjudice du petit commerce surtout*, n'ont guère subi, pour la part de l'État, qu'une progression totale de 31 p. % environ, progression qui s'arrête aujourd'hui et tend, paraît-il, à décroître. Cette décroissance, nous en avons expliqué la cause : A la faveur du privilège consacré par l'art. 9 de la convention, la compagnie Van Gend, a établi à son profit, un courant de trafic qui grossit incessamment et enlève peu à peu à l'État tout le bénéfice de l'accroissement du mouvement.

Au surplus, l'État venant, en vertu de sa convention avec la Société d'exploitation, de s'affranchir de la concurrence la plus directe qui était faite à son trafic, certaines considérations qui ont contribué à amener l'arrangement Van Gend, et qui ont fait l'objet des stipulations contenues dans l'art. 1^{er}, viennent à disparaître presque complètement.

La préoccupation de l'administration doit être d'exploiter à bon marché, de supprimer tout intermédiaire entre elle et le public, et de faire jouir ce dernier des économies à réaliser sur son exploitation. Nous ferons remarquer, à ce propos, que si l'administration du chemin de fer s'est vue dans la fâcheuse nécessité d'augmenter aussi considérablement le prix de transport des petits colis et de confier à un tiers, ou de partager avec lui, l'exploitation de cette branche du trafic, c'est que l'élévation du prix de revient de transport des petites marchandises rendait presque insignifiant, pour le Trésor, le bénéfice net retiré de ce trafic. D'après certains calculs dont les bases ne paraissent pas exagérées, le coût des opérations sans nombre de la comptabilité, inscriptions et annotations, auxquelles donne lieu l'expédition des petits colis, ne serait pas inférieur à 20 centimes; or, la taxe de transport, du 1^{er} septembre 1865 au 1^{er} mai 1867, avait été de 30 centimes; il restait donc à peine 10 centimes pour le transport proprement dit, le camionage, etc.

La section centrale est convaincue qu'il y aurait moyen de simplifier de beaucoup les formalités innombrables et partant très-coûteuses auxquelles donne lieu l'expédition des petites marchandises, et de diminuer par conséquent, dans une forte proportion, le prix de revient de cette catégorie de transports; elle croit qu'on pourrait arriver à ce résultat, en rendant l'affranchissement des petits colis obligatoire au moyen d'un timbre adhésif (timbre-poste), et en les soumettant aux mêmes formalités qu'une lettre recommandée confiée à la poste. On pourrait en revenir successivement alors à l'ancienne taxe de 30 centimes et assurer fructueusement à l'administration de l'État, le monopole du trafic des petits paquets. Elle appelle, sur ce point, l'attention la plus sérieuse du Gouvernement; elle est persuadée que les études qui seraient entreprises sur cette question, aboutiraient à un résultat conforme aux intérêts bien entendus de l'administration et à ceux du public, qui n'a point épargné ses réclamations à propos de la mise en vigueur de la convention Van Gend, ainsi que des tarifs du 1^{er} mai 1867 et du 1^{er} février 1868.

La section centrale insiste sur l'urgence de ces études; en vertu de l'art. 16 de la convention, le traité n'est conclu que pour le terme d'un an, mais il est considéré comme prorogé d'année en année, sauf dénonciation six mois à l'avance. Or, il importe aux intérêts du commerce, que satisfaction soit enfin donnée aux réclamations qui ont accueilli, de toutes parts, l'application du traité en question; la section centrale engage, par conséquent, le Gouvernement à user, dans le plus bref délai possible, de la faculté de dénonciation qu'il s'est réservée.

Les articles du projet qui ne sont pas spécialement mentionnés dans le rapport ont été adoptés sans discussion.

L'ensemble du budget des Travaux Publics, fixé à la somme de 38,423,746 fr., est admis à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,
J. DESCAMPS.

Le Président,
P. VANHUMBÉECK.

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

ANALYSE DES PÉTITIONS.

| N° d'ordre de la pièce. | Date de la pièce. | |
|----------------------------|----------------------|---|
| 20795/20588. | 27 mars 1870. | Des négociants et commerçants, à Tournai, demandent l'annulation ou la révision de la convention Van Gend, qui assure à cette compagnie le monopole du transport, par le chemin de fer, des petits paquets de messagerie. |
| 20751/20588. | 24 mars 1870. | Les membres des conseils communaux et des propriétaires d'Heyst-op-den-Berg, Boisschot, Ichtegem, Hulshout, West-Meerbeek, Oosterwyck demandent que le Gouvernement fasse établir sur la Nèthe des ponts à barrages. |

ANNEXES.

Indiquer pour les diverses voies navigables du pays : la longueur kilométrique, la largeur de ces voies, le coût de construction et d'amélioration, la hauteur d'eau, les dimensions des écluses (¹); — dire quelles sont celles d'entre-elles qui sont pourvues de chemins de halage pavés.

Les tableaux ci-après contiennent les renseignements demandés par la section centrale.

ANNEXE N° 1.

Relevé des fonds spéciaux alloués depuis 1855 jusqu'en 1868 inclus pour le service des travaux hydrauliques. — 1870.

| DÉSIGNATION DES CANAUX, ETC. | DATE de la loi par laquelle les crédits ont été accordés. | ARTICLE DE LA LOI. | MONTANT DE CHAQUE LOI | TOTAUX. |
|---|--|--------------------------|--------------------------|--------------|
| BASSIN DE LA MEUSE. <i>Meuse.</i> | | | | |
| Amélioration du régime et de la navigation de la Meuse. | 20 décemb. 1851 | Art. 8, § 2 ^o | 8,000,000 » | 16,400,000 » |
| | 2 juin 1861 | — 5, § 4 | 1,600,000 » | |
| | 14 août 1862 | — 1, § 5 | 1,400,000 » | |
| | 1 juin 1863 | — 1, § 2 | 1,400,000 » | |
| | 14 septemb. 1864 | — 1, § 1 | 2,000,000 » | |
| Part de l'État dans les frais de construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroy et le canal de Liège à Maestricht. | 8 juillet 1865 | — 1, § 10 | 2,000,000 » | 1,095,000 » |
| | 8 septemb. 1859 | — 1, § 11 ^o | 900,000 » | |
| Exécution, par la ville de Liège, des travaux incombant au Gouvernement, à charge, par la ville, d'exécuter ces travaux en même temps que ceux projetés par elle pour l'établissement d'un quai avec port et abordage dans la traverse de cette ville | 14 septemb. 1864 | — 1, § 2 | 195,000 » | 225,000 » |
| | 2 juin 1861 | — 1, § 7 | 225,000 » | |
| | | | A reporter . . | 17,720,000 » |

(¹) Les tableaux descriptifs n'indiquent ni la longueur des écluses ni le développement des chemins de halage.

| DÉSIGNATION DES CANAUX, ETC. | DATE | | ARTICLE DE LA LOI | MONTANT DE CHAQUE LOI. | TOTAUX. | | |
|--|--|-----------------|-----------------------|---------------------------|---------------|-------------|---------------|
| | de la loi par laquelle les crédits ont été accordés. | | | | | | |
| | | | | Report . . | 17,720,000 » | | |
| Reconstruction partielle du mur de quai s'étendant sur la rive gauche de l'Ourthe, depuis le pont de Longdoz jusqu'au pont d'Amercœur, à Liège | 6 août | 1862 | Art. 1. | 230,000 » | 230,000 » | | |
| Exécution des travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863, conclu entre la Belgique et les Pays-Bas | 14 septemb. 1864 | | — 1. | 1,200,000 » | 1,800,000 » | | |
| | 8 juillet 1865 | | — 1, § 5 | 600,000 » | | | |
| <i>Vesdre.</i> | | | | | | | |
| Réservoir d'eau destiné à améliorer le régime de la Vesdre. | 8 juillet | 1865 | — 1, § 11 | 3,250,000 » | 3,250,000 » | | |
| | 16 mai | 1845 | — 1. | 3,500,000 » | | | |
| | 22 mars | 1848 | — 1. | 2,000,000 » | | | |
| Canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht. | 18 mai | 1848 | — unique. | 800,000 » | 7,698,371 56 | | |
| | 17 juillet | 1849 | — 1. | 800,000 » | | | |
| | 1 juin | 1850 | » | 590,000 » | | | |
| | 5 mars | 1838 | — 1. | 8,371 56 | | | |
| Travaux destinés à relier les char- bonnages et établissements indus- triels à l'aval de Liège, avec le canal de Liège à Maestricht. | 2 juin | 1861 | — 1, § 5 | 1,400,000 » | 2,040,000 » | | |
| | 14 août | 1862 | — 1, § 6 | 600,000 » | | | |
| | 12 juillet | 1863 | — 1, § 3 | 40,000 » | | | |
| | 29 septemb. 1842 | | — 2, § 4 ^o | 1,750,000 » | | | |
| | 24 juillet | 1844 | — unique. | 1,110,000 » | | | |
| | 14 septemb. 1845 | | — unique. | 950,000 » | | | |
| | 18 juillet | 1846 | — 1. | 200,000 » | | | |
| | 15 mai | 1847 | — 2. | 280,000 » | | | |
| | 17 avril | 1848 | — 2. | 154,000 » | | | |
| | Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. | 20 décemb. 1851 | | — 8 1 ^o | | 4,500,000 » | 12,832,145 21 |
| 7 juin | | 1855 | — 1 3 ^o | 300,000 » | | | |
| 1 juillet | | 1858 | — 1 et 3 | 160,000 » | | | |
| 8 septemb. 1859 | | | — 1, § 4 | 2,300,000 » | | | |
| 6 juillet | | 1860 | — 1, § 1 | 350,000 » | | | |
| 17 février | | 1860 | — 1. | 128,145 21 | | | |
| 14 août | | 1862 | — 1, § 3 | 510,000 » | | | |
| 12 juillet | | 1865 | — 1, § 5 | 140,000 » | | | |
| Canaux d'embranchement vers Hasselt et le camp de Beverloo. | | 20 décemb. 1851 | | — 8, § 3 ^o | 2,650,000 » | 3,000,000 » | |
| | | 1 juillet | 1858 | — 2. | 430,000 » | | |
| | 6 juillet | 1860 | — 2. | 10,000 » | | | |
| Canal d'embranchement vers Turn- hout. | 6 avril | 1845 | — unique. | 1,040,000 » | 1,420,000 » | | |
| | 15 mai | 1847 | — 3. | 380,000 » | | | |
| | | | | A reporter. | 50,080,516 77 | | |

| DÉSIGNATION DES CANAUX, ETC. | DATE | | ARTICLE DE LA LOI. | MONTANT | | TOTAUX. |
|---|---|------|-----------------------|---------------|--------------|---------------|
| | de la loi par laquelle les crédits ont été accordés. | | | DE CHAQUE LOI | | |
| | | | | Report . . | | 50,080,516 77 |
| Canal de Turnhout à Anvers par St-Job-in-'t-Goor. | 2 juin | 1861 | Art. 1, § 6 | 1,000,000 » | | |
| | 14 août | 1862 | — 1, § 7 | 1,000,000 » | | 3,000,000 » |
| | 8 juillet | 1865 | — 1, § 3 | 1,000,000 » | | |
| <i>Sambre canalisée.</i> | | | | | | |
| Rétrocession à l'État de la concession de la Sam- bre canali- sée. | Somme due à la So- ciété concession- naire. | | 26 septemb. 1835 | » | 1,490,000 » | |
| | Somme due à la So- ciété générale pour favoriser l'indus- trie nationale . . . | | 10 juin 1836 | » | 1,000,000 » | |
| | | | | » | 3,799,361 28 | |
| Approfondissement de la Sambre et amélioration de l'écoulement des eaux de cette rivière. | 20 décemb. | 1851 | — 8, § 8° | 650,000 » | | |
| | 8 septemb. | 1859 | — 1, § 7° | 1,600,000 » | | 2,250,000 » |
| | 5 juin | 1868 | — 1, § 18 | 40,000 » | | |
| <i>Canal de Charleroi à Bruxelles.</i> | | | | | | |
| Rachat de la concession du canal de Charleroi à Bruxelles. | 1 juin | 1839 | » | 333,802 47 | | |
| | 1 décemb. | 1839 | » | 661,375 66 | | |
| | 19 décemb. | 1840 | » | 661,375 66 | | |
| | 30 décemb. | 1841 | » | 661,375 66 | | |
| | 31 décemb. | 1842 | » | 661,375 66 | | 4,760,067 55 |
| | 30 décemb. | 1843 | » | 661,375 66 | | |
| | 17 décemb. | 1844 | » | 661,375 66 | | |
| | 30 décemb. | 1845 | » | 406,011 12 | | |
| Élargissement des neuf premières écluses du canal de Charleroi à Bruxelles. | 20 décemb. | 1851 | Art. 1, § 9° | 1,000,000 » | | |
| | 12 mars | 1856 | — 1, § 4° | 214,000 » | | 1,377,000 » |
| | 12 juillet | 1865 | — 1, § 6° | 163,000 » | | |
| BASSINS DE L'ESCAUT ET DE L'YSER. | | | | | | |
| <i>Escaut.</i> | | | | | | |
| Travaux à l'Escaut supérieur dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage. | 18 juin | 1846 | — 2, 2° | 300,000 » | | |
| | 20 décemb. | 1851 | — 8, 6° | 1,500,000 » | | 2,700,000 » |
| | 8 septemb. | 1859 | — 1, § 10 | 900,000 » | | |
| Construction, le long de l'Escaut, à Anvers, d'un embarcadère destiné au service des bateaux à vapeur. | 7 juin | 1855 | — 1, 4° | » | | 120,000 » |
| Prolongement du quai du Rhin, à Anvers. | 6 août | 1862 | — 1, § 10 | 500,000 » | | 500,000 » |
| Construction d'embarcadères le long du quai du Rhin, à Anvers. | 5 juin | 1868 | — 1, § 10 | 120,000 » | | 120,000 » |
| | | | | A reporter. | | 71,236,945 60 |

| DÉSIGNATION DES CANAUX, ETC. | DATE | | ARTICLE DE LA LOI. | MONTANT DE CHAQUE LOI. | TOTAUX. |
|---|--|------|-----------------------|---------------------------|---------------|
| | de la loi par laquelle les crédits ont été accordés. | | | | |
| | | | | Report . . | 71,236,945 60 |
| Reconstruction des parties écroulées des musoirs du chenal de l'écluse maritime, à Anvers | 5 juin | 1868 | Art. 1, § 11 | 260,000 » | 260,000 » |
| Travaux destinés à obvier aux inonda- tions de la vallée de la Haine . . | 6 juin | 1855 | — 1. | » | 17,000 » |
| Approfondissement du canal de Gand à Bruges. | 12 mars | 1856 | — 1, 3° | 1,000,000 » | 3,805,000 » |
| | 5 mars | 1858 | Id. | 700,000 » | |
| | 8 septemb. 1859 | | Id. | 2,105,000 » | |
| Canal d'écoulement de Zelzacte à la mer du Nord. | 26 juin | 1842 | — 8. | 550,000 » | 4,995,000 » |
| | 20 février | 1844 | — unique | 700,000 » | |
| | 18 juillet | 1846 | — 2. | 330,000 » | |
| | 28 mars | 1847 | — 1. | 650,000 » | |
| | 28 avril | 1847 | — 4. | 720,000 » | |
| | 17 avril | 1848 | — 1 et 2 | 535,000 » | |
| | 17 juillet | 1849 | — 2. | 400,000 » | |
| | 4 juin | 1850 | — 2. | 130,000 » | |
| | 1 janvier | 1854 | — 33 du budget. | 425,000 » | |
| | 1 janvier | 1855 | — 36 — | 555,000 » | |
| <i>Lys.</i> | | | | | |
| Canalisation de la Lys | 8 septemb. 1859 | | — 1, 6° | » | 300,000 » |
| Amélioration de la Lys et construc- tion d'une écluse à Harlebeke. | 14 septemb. 1864 | | — 1, § 4 | 250,000 » | 500,000 » |
| | 8 juillet | 1865 | — 1, § 2 | 250,000 » | |
| | 18 juin | 1846 | — 1. | 500,000 » | |
| | 28 mars | 1847 | — 2. | 250,000 » | |
| | 17 avril | 1848 | — 1. | 400,000 » | |
| | 17 juillet | 1849 | — 3. | 500,000 » | |
| | 4 juin | 1850 | Id. | 330,000 » | |
| Canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord, vers Heyst. | 20 décemb. 1851 | | — 8, § 4° | 2,500,000 » | 10,729,000 » |
| | 7 juin | 1855 | — 1, § 1° | 1,200,000 » | |
| | 12 mars | 1856 | — 1, § 1° | 1,754,000 » | |
| | 5 mars | 1858 | Id. | 1,300,000 » | |
| | 8 septemb. 1859 | | — 1, § 2 | 1,425,000 » | |
| | 14 août | 1862 | — 1, § 2 | 400,000 » | |
| | 12 juillet | 1865 | — 1, § 4 | 50,000 » | |
| | 30 mai | 1866 | — 1. | 106,000 » | |
| | 5 juin | 1868 | — 1, § 16 | 14,000 » | |
| | | | | A reporter. | |

| DÉSIGNATION DES CANAUX, ETC. | DATE de la loi par laquelle les crédits ont été accordés. | ARTICLE DE LA LOI. | MONTANT DE CHAQUE LOI | TOTAUX. |
|--|--|--------------------------|--------------------------|----------------|
| | | | Report . . | 91,842,945 60 |
| Construction, à l'intersection du canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord, et de celui de Gand à Bruges, d'ouvrages destinés à isoler les eaux de la Lys de celles de ce dernier canal | 14 septemb. 1864 | Art. 1, § 3 ^o | 350,000 » | 350,000 » |
| Subsides pour souscription d'actions de la Société concessionnaire d'un canal à grande section formant jonction de la Lys à l'Yperlée. . . | 6 août 1862 | » | 2,800,000 » | 2,800,000 » |
| <i>Canal de Roulers à la Lys.</i> | | | | |
| | 14 août 1862 | — 1, § 9 | 1,000,000 » | } 2,300,000 » |
| Canalisation de la Mandel. | 8 juillet 1865 | — 1, § 4 | 1,000,000 » | |
| | 5 juin 1868 | — 1, § 5 | 300,000 » | |
| <i>Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges.</i> | | | | |
| Amélioration du régime des eaux du sud de Bruges. | 28 mars 1847 | — 3. | 380,000 » | } 460,000 » |
| | 2 avril 1849 | Id. | 80,000 » | |
| <i>Canal de Gand à Terneuzen.</i> | | | | |
| Dévasement et réparation des berges du canal de Gand à Terneuzen. . . | 1 juin 1839 | — 1, § 8 | » | 217,000 » |
| <i>Canal dit : Zuidleede.</i> | | | | |
| Exécution des travaux d'amélioration que réclame la navigation de la Zuidleede | 14 septemb. 1864 | — 1, § 5 | 40,000 » | 40,000 » |
| <i>Grande-Nèthe, Yser et canal de Plasschendaete.</i> | | | | |
| Amélioration de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaete et de Nieupoort, par Furnes, à la frontière de France, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux. | 8 mars 1858 | — 5. | 500,000 » | } 1,950,000 » |
| | 8 septemb. 1859 | — 1, § 8 ^o | 1,450,000 » | |
| <i>Dendre.</i> | | | | |
| | 20 décemb. 1851 | — 8, 13 ^o | 500,000 » | } 9,363,148 39 |
| | 5 mars 1853 | — 2. | 63,148 39 | |
| Amélioration du régime des eaux de la Dendre. | 8 septemb. 1859 | — 1, 9 ^o | 2,500,000 » | |
| | 1 juin 1863 | — 1, § 1 | 2,000,000 » | |
| | 8 juillet 1865 | — 1, § 1 | 2,500,000 » | |
| | 5 juin 1868 | — 1, § 4 | 1,800,000 » | |
| | | | A reporter . . | 109,323,093 99 |

| DÉSIGNATION DES CANAUX, ETC. | DATE | | ARTICLE DE LA LOI. | MONTANT DE CHAQUE LOI. | TOTAUX. |
|--|--|------|-----------------------|---------------------------|----------------|
| | de la loi par laquelle les crédits ont été accordés. | | | | |
| | | | | Report . . | 109,323,093 99 |
| <i>Senne.</i> | | | | | |
| | 20 décemb. | 1851 | Art. 8, 14° | 300,000 » | |
| Subsides aux provinces pour l'amélioration du régime de la Senne. | 12 juillet | 1865 | — 1, § 1° | 17,000 » | |
| | 5 juin | 1868 | — 1, § 17° | 16,267 » | |
| | 5 juin | 1868 | — 1, § 12 | 60,000 » | 6,393,267 » |
| Part d'intervention de l'État dans les travaux d'assainissement de la Senne. | 8 juillet | 1865 | — 1, § 9 | 3,000,000 » | |
| | 4 juin | 1866 | — 1. | 3,000,000 » | |
| Total des canaux et rivières. | | | | | 115,716,360 99 |
| POLDERS. | | | | | |
| Réendiguement du polder de Bergerweert | 25 mai | 1837 | — 1. | » | 929,900 » |
| Construction d'une digue intérieure dans le polder de Lillo | 25 mai | 1837 | Id. | » | 2,050,000 » |
| Réendiguement du polder de Lillo. | 18 juillet | 1846 | — 3. | 508,000 » | 320,000 » |
| | 17 avril | 1848 | Id. | 12,000 » | |
| Total des Polders | | | | | 3,499,900 » |
| PORTS ET CÔTES. | | | | | |
| | 20 décemb. | 1851 | — 8, 7° | 400,000 » | |
| | 7 juin | 1855 | — 1, 2° | 300,000 » | |
| | 12 mars | 1856 | Id. | 640,000 » | |
| | 5 mars | 1858 | Id. | 700,000 » | |
| | 8 septemb. | 1859 | — 1, 5° | 1,245,000 » | |
| Amélioration des ports et côtes | 2 juin | 1861 | — 1, §§ 2 et 3 | 1,700,000 » | 9,334,994 84 |
| | 14 août | 1862 | — 1, § 4 | 300,000 » | |
| | 1 juin | 1863 | — 1, § 3 | 550,000 » | |
| | 8 juillet | 1865 | — 1, §§ 6, 7 et 13. | 2,600,000 » | |
| | 8 mars | 1867 | — 1, § 1 | 250,000 » | |
| | 8 juin | 1867 | — 1, § 1 | 309,994 84 | |
| | 5 juin | 1868 | — 1, §§ 7 et 8 | 340,000 » | |
| Exhaussement et renforcement de la digue du Comte Jean. | 8 juillet | 1865 | — 1, § 8 | 450,000 » | 450,000 » |
| Raccordement de la station d'Ostende au nouveau quai des bateaux à vapeur. | 8 juillet | 1865 | — 1, §§ 5 et 18 | 445,000 » | 445,000 » |
| | | | | A reporter . . | 10,229,994 84 |

| DÉSIGNATION DES CANAUX, ETC. | DATE de la loi par laquelle les crédits ont été accordés. | ARTICLE DE LA LOI. | MONTANT DE CHAQUE LOI. | TOTAUX. |
|---|--|-----------------------|---------------------------|---------------|
| | | | Repert . . | 10,229,994 84 |
| Agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs, à Ostende. | 8 juillet 1865 | Art. 1, § 12 | 550,000 » | 1,030,000 » |
| | 5 juin 1868 | — 1, § 9 | 480,000 » | |
| Renforcement de la grande digue de mer devant Ostende | 5 juin 1868 | — 1, § 13 | 150,000 » | 150,000 » |
| Total des ports et côtes . . . | | | | 11,409,994 84 |

RÉCAPITULATION.

| | |
|--|--------------------|
| Canaux et rivières | fr. 415,716,560 99 |
| Polders | 5,499,900 » |
| Ports et côtes | 11,409,994 84 |
| <hr/> | |
| Total général des crédits spéciaux alloués pour le service des canaux et rivières, polders, ports et côtes, depuis 1855 jusqu'en 1868 inclus. | fr. 450,626,255 85 |

Relevé général des dépenses faites pour l'entretien, l'amélioration et l'exploitation des canaux, rivières, passages d'eau, polders, ports et côtes et phares et fanaux, depuis 1830 jusques et y compris 1858.

| DÉSIGNATION DES CANAUX, ETC. | 1830 | 1831 | 1832 | 1833 | 1834 | 1835 | 1836 | 1837 | 1838 | 1839 | 1840 | 1841 | 1842 | 1843 | 1844 | 1845 | 1846 | 1847 | 1848 | 1849 | 1850 | 1851 | 1852 | 1853 | 1854 | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | TOTAUX. | | | | |
|---|------------|--------------|------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------|-----------------------|------------------------|----------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|--|--|--|
| BASSIN DE LA MEUSE. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Meuse, dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg | | | | 70,422 92 | 49,832 65 | 28,650 03 | 39,479 59 | | 25,048 88 | 40,000 | 430,480 | 389,527 13 | 367,772 61 | 363,304 61 | 336,084 47 | 385,080 96 | 383,500 71 | 438,786 78 | 376,635 44 | 476,213 74 | 327,355 04 | 379,685 42 562 40 | 406,597 16 | 333,243 67 | 395,900 | 336,769 48 2,940 | 343,774 80 | 347,721 79 | 407,359 43 3,737 60 | 6,767,449 33 46,916 82 | | | | |
| Ourthe (Fourchu fossé, à Liège) | | | | | 80,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 80,000 | | | |
| Canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 44,442 44 | 28,628 64 | 15,000 | 60,801 47 32,753 76 | 36,955 46 | 35,823 70 | 67,914 05 | 48,995 | 62,446 73 | 351,463 68 35,837 16 | | | | |
| — de Maestricht à Bois-le-Duc | | 39,896 92 | 29,041 | 25,763 63 | 9,828 | 27,169 48 | 402,467 | 26,274 63 | 24,283 | 176,164 42 | 96,145 28 | 438,299 25 | 73,560 07 | 73,001 99 | 81,364 97 | 90,000 | 463,285 | 84,484 85 | 47,450 | 51,716 16 | 67,235 | 29,591 01 12,288 | 26,220 31 | 56,401 75 | 68,728 70 | 86,600 | 460,837 83 | 450,914 47 | 429,879 95 | 2,069,403 09 12,288 | | | | |
| — de jonction de la Meuse à l'Escaut | | | | | | | | | | | | | | | 3,674 87 | 42,397 | 49,284 38 | 46,703 23 | 77,891 40 | 85,281 09 | 64,313 02 | 83,808 09 | 84,166 94 | 54,793 26 | 83,916 87 | 80,893 81 | 89,500 47 | 61,699 26 65 75 | 84,834 47 | 782,456 44 65 75 | | | | |
| — d'embranchement vers le camp de Beverloo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — vers Turnhout | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sambre | 499,819 60 | 42,863 96 | 5,934 44 | | 86,673 68 | | 302,960 59 | 160,669 87 | 451,956 61 | 431,221 07 | 430,839 96 | 432,488 23 | 466,296 43 | 449,428 55 | 474,671 33 | 456,442 | 458,812 | 446,812 | 408,472 | 97,738 02 | 215,836 46 | 443,068 38 | 439,128 28 | 407,355 33 | 405,448 32 | 421,895 37 | 407,000 | 423,992 69 | 418,001 59 | 3,642,902 69 29,013 74 | | | | |
| Canal de Charleroi à Bruxelles | 218,674 07 | 2,147,660 89 | 9,682 64 | 581 | | | | | | 56,000 | 95,438 08 | 433,686 68 | 437,649 70 | 429,774 87 | 430,840 89 | 439,948 76 | 432,353 48 | 427,747 09 | 93,040 70 | 85,091 28 | 403,914 09 | 70,969 59 | 61,856 84 | 64,954 89 | 77,618 77 87 | 83,338 26 | 91,618 01 | 96,497 88 | 431,450 32 | 4,430,829 78 1,207 | | | | |
| BASSIN DE L'ESCAUT. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Escaut | | | | | 961,206 45 | | | | | 94,424 68 | 485,220 | 484,740 | 89,095 | 88,900 | 458,085 63 | 69,087 21 | 74,440 68 | 31,295 78 | 44,625 46 | 48,648 | 32,441 30 | 61,632 42 252 43 | 25,744 30 5,992 27 | 46,574 36 362 81 | 32,344 | 28,868 96 | 31,068 | 54,302 44 264 70 | 47,829 25 | 2,330,237 07 6,872 01 | | | | |
| Canal de Mons à Condé | | | | | | | | | | | | | | | 45,400 | 37,648 57 | 40,051 84 | 42,322 | 20,737 77 | 28,471 22 | 28,378 26 | 47,625 71 | 28,277 | 27,985 | 440,985 | 27,985 | 30,550 69 557 19 | 80,674 63 | 635,748 03 480 | | | | | |
| — de Fommerol à Antoing | 55,874 53 | 81,956 82 | 76,895 31 | 66,440 06 | 91,380 | 70,550 03 | 449,960 89 | 74,488 70 | 91,025 53 | 443,509 93 | 439,109 94 | 88,928 63 | 455,302 42 | 431,453 96 | 464,294 61 | 88,739 39 | 410,449 | 445,051 42 | 41,261 89 | 93,233 87 | 83,193 40 | 90,919 64 | 87,084 22 | 86,000 | 90,488 09 | 84,373 05 | 84,800 | 96,822 45 4,708 98 | 426,418 50 | 2,826,286 16 5,720 25 | | | | |
| Lys | | | | | | | | | | 23,500 | 36,402 44 | 439,225 | 434,900 88 | 50,911 89 | 84,368 78 | 97,998 36 | 41,042 33 | 44,553 85 | 26,460 44 | 30,693 61 | 25,963 66 | 81,200 23 1,516 70 | 436,841 27 | 407,000 | 83,981 06 436 22 | 68,514 24 701 00 | 76,501 47 | 86,000 | 46,906 09 1,055 67 | 1,367,629 27 4,536 24 | | | | |
| Canal de dérivation de la Lys, de Deynse à la mer du Nord | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — de Gand à Ostende | | | | | | | | | | | | | | | 40,751 | 45,463 04 | 74,489 72 | 83,542 65 | 464,689 51 | 95,140 88 | 85,806 68 | 77,772 16 | 49,026 29 | 36,986 98 | 96,323 51 | 70,419 32 | 417,082 95 | 44,664 44 | 44,132 25 | 94,917 26 84 69 | 4,128,070 25 84 69 | | | |
| — d'écoulement des eaux du sud de Bruges | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — de Zolzwete à la mer du Nord | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — de Plaschendoele, par Nieupoort et Furnes, à la frontière de France | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — de Gand à Terneuzen | 29,179 90 | 48,709 60 | 24,564 77 | 44,209 60 | 44,826 82 | 93,849 60 | 9,960 | 49,345 | 46,258 60 | 41,430 | 13,047 50 | 44,814 69 | 75,514 35 | 44,328 | 44,903 | 46,798 25 | 63,400 | 45,058 83 | 29,041 44 | 24,980 90 | 30,843 42 | 31,013 04 | 36,348 | 37,983 62 3,720 | 56,998 28 999 65 | 23,836 90 625 40 | 30,126 24 | 23,818 26 | 27,812 44 | 964,500 25 5,277 15 | | | | |
| Moervaert | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4,819 | 4,849 | 4,849 | 50,849 | 49,749 16 | 80,700 | 7,628 97 | 44,464 39 | 7,389 69 | 5,330 | 496,024 04 3,485 23 | | | |
| Dendre | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Travaux effectués en vue de remédier aux inondations de la vallée du Demer | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rupel, Dyle et Demer | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rupel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dyle et Demer | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Senne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Part de l'état dans les travaux d'amélioration de la navigation de Druges vers Dunkerque et de l'écoulement des eaux | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pelle-Nèthe canalisée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grande-Nèthe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| BASSIN DE L'YSER. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Yser | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Passage d'eau et polders | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — Passage d'eau | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — Polders | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ports et côtes, phares et fanaux | 471,451 98 | 208,328 54 | 302,896 87 | 299,456 61 | 297,469 37 | 241,318 81 | 279,589 44 | 279,969 30 | 279,738 79 | 280,564 03 | 227,469 46 | 214,632 07 | 219,833 30 | 223,419 04 | 200,667 32 | 471,083 06 | 499,262 46 | 499,976 71 | 247,420 42 | 239,272 62 | 306,892 92 | 306,835 25 10,424 71 | 287,065 63 469 | 284,266 71 | 220,192 65 431 11 | 334,927 43 | 336,700 51 | 639,373 61 12,420 | 800,977 81 | 7,919,842 42 22,444 82 | | | | |
| Totaux | 606,000 08 | 3,271,291 45 | 445,014 63 | 436,666 82 | 2,094,888 91 | 820,057 68 | 4,433,052 60 | 799,655 91 | 830,769 31 | 4,172,431 64 | 4,169,692 79 | 4,866,324 61 | 4,647,321 23 | 4,851,916 37 | 4,249,445 86 | 4,869,796 81 | 4,726,440 06 | 4,716,048 04 | 4,582,722 76 | 4,222,267 95 | 4,701,813 81 | 4,722,428 41 | 4,077,225 47 | 4,746,453 80 | 4,701,618 86 | 4,762,273 46 | 4,807,092 15 | 2,024,462 47 | 2,417,407 46 | | | | | |

Les dépenses imputées sur les budgets de 1830 à 1858 inclus, y compris les crédits supplémentaires alloués de 1830 à 1850 inclus seulement, s'élevaient à 43,809,880 76

Les dépenses faites au moyen de crédits supplémentaires alloués de 1851 à 1858 inclus s'élevaient à 255,267 42

TOTAL GÉNÉRAL 44,065,148 18

N. B. Les chiffres en italique indiquent les dépenses imputées sur les crédits supplémentaires alloués depuis 1851 jusqu'en 1858 inclus. Depuis 1830 jusqu'en 1850 inclus les crédits supplémentaires ont été compris dans les sommes indiquées au présent tableau.

Relevé général des dépenses faites pour l'entretien, l'amélioration et l'exploitation des canaux, rivières, passages d'eau, polders, ports, côtes, phares et fanaux, depuis 1859 jusques et y compris 1868.

| DÉSIGNATION DES CANAUX, RIVIÈRES, ETC. | 1859 | | 1860 | | 1861 | | 1862 | | 1863 | | 1864 | | 1865 | | 1866 | | 1867 | | 1868 | | TOTAUX DE 1859 A 1868 | | TOTAUX GÉNÉRAUX. |
|--|------------|---------------------|------------|----------------------|-----------------------|------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|------------|----------------------|------------------------|---------------------|------------|------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | ENTRETIEN. | AMÉLIORATION. | |
| BASSIN DE LA MEUSE. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Meuse, dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg | 81,107 45 | 230,883 33 87 43 | 150,457 01 | 135,245 12 114 15 | 153,328 33 | 170,120 72 4,324 78 | 123,307 07 | 210,708 30 705 * | 93,180 04 | 60,840 07 | 100,084 45 | 31,104 77 64,447 78 | 183,897 20 382 83 | 33,394 10 | 147,380 41 | 22,472 25 577 24 | 93,320 01 13,225 56 | 50,445 74 | 227,007 29 | 51,000 * | 1,381,707 40 15,220 84 | 1,045,280 09 84,203 32 | 2,505,000 22 82,203 41 |
| Orbèze | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 2,505 * | 4,230 * | " | 0,851 * | " | 0,851 * | " |
| Canal de jonction de la Meuse à Visé, au canal de Liège à Maestricht | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 970 22 | " | 7,170 82 | " | 8,150 04 | " | 8,150 04 |
| — de Liège à Maestricht | 44,333 23 | 8,871 70 | 53,481 01 | 5,784 32 | 38,411 24 | 5,000 * | 42,041 03 | 5,000 * | 37,800 80 | 2,540 80 | 85,043 45 | 8,257 52 | 71,401 10 | 8,020 80 | 34,807 80 | 300 48 | 45,383 48 | 5,002 23 | 22,330 28 | 15,500 * | 508,064 10 1,228 44 | 61,273 01 1,228 44 | 575,801 05 |
| — de Maestricht à Bois-le-Duc | 100,722 20 | 47,800 * | 07,389 02 | 11,047 07 1,000 * | 32,110 02 1,720 * | 17,000 30 | 52,750 37 | 28,207 37 | 40,150 88 | 5,203 28 | 22,042 44 | " | 09,000 02 | 10,000 * | 80,375 42 | 0,010 07 736 50 | 18,068 00 158 20 | 4,900 34 510 * | 31,371 02 | 329 74 | 101,802 48 1,878 20 | 131,818 72 3,027 62 | 720,037 02 |
| — de jonction de la Meuse à l'Escaut | 49,160 00 | 41,801 01 | 04,402 20 | 30,411 33 | 70,911 07 52 43 | 110,070 04 | 100,098 48 | 28,200 78 | 43,343 05 | 7,084 21 | 30,037 14 | 10,085 08 | 70,703 32 | 15,109 15 | 02,220 00 | 27,491 00 | 85,372 17 4,222 62 | 05,007 10 | 08,303 38 | 83,375 01 | 730,081 80 4,222 62 | 407,100 33 | 1,202,070 24 |
| — d'embranchement vers le camp de Beverloo | 0,033 * | 0,826 32 32 75 | 9,030 02 | 0,780 * | 0,188 22 | 0,700 00 | 8,630 * | 12,110 03 | 7,005 * | 2,025 50 | 0,197 35 | 12,342 07 | 11,425 00 | 1,807 * | 7,431 42 | 2,405 88 | 8,510 57 | " | 4,220 24 | " | 82,317 02 66 28 | 08,007 32 99 02 | 140,314 17 |
| — vers Hasselt | 22,172 10 | 24,061 30 | 20,280 13 | 03,104 77 | 27,320 78 | 40,031 78 | 33,248 84 | 34,158 31 | 30,010 03 | 20,060 70 | 35,403 42 | 10,220 72 | 33,444 10 | 14,120 02 | 23,020 10 | 4,803 01 62 85 | 30,077 73 2,322 99 | 28,005 * | 38,384 05 | 21,404 88 | 300,035 03 2,322 99 | 270,874 32 52 25 | 581,370 10 |
| — vers Turnhout | 8,220 * | 5,404 81 | 7,013 00 | 3,280 * | 0,505 15 | 2,134 84 | 7,748 40 | 5,500 41 | " | 2,241 00 | 0,107 80 | 2,537 11 | 2,005 00 | 027 70 | 2,750 * | 090 * | 15,020 70 | 007 50 | 8,300 01 | 1,000 * | 60,807 07 | 21,088 07 | 87,060 04 |
| — de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 0,238 30 | " | " | 0,238 30 | " | 0,238 30 |
| Sambre canalisée | 85,000 46 | 24,070 50 710 40 | 88,053 01 | 30,002 41 | 02,007 72 | 30,000 * | 00,045 80 | 40,401 12 | 81,404 52 | 0,008 07 | 00,471 70 | 0,032 33 | 105,050 73 681 * | 0,312 28 | 101,205 87 | 23,202 08 | 192,432 00 3,446 25 | 17,273 00 | 03,700 01 | 33,704 71 | 222,020 37 3,421 64 | 228,701 31 3,529 78 | 1,103,640 10 |
| Canal de Charleroi à Bruzelles | 01,370 78 | 21,480 21 | 81,405 21 | 10,802 51 | 100,760 88 | 20,400 04 | 75,833 08 | 25,002 52 | 78,300 30 | 5,207 38 | 70,502 83 | 7,374 70 | 07,625 20 | 0,317 82 | 07,438 10 | 30,000 * | 83,550 00 | 22,003 78 443 34 | 170,800 40 | 15,802 14 | 050,082 33 | 182,032 20 443 34 | 1,130,180 03 |
| BASSIN DE L'ESCAUT. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Escaut | 30,347 * | " | 75,280 40 | 360 * | 33,038 03 1,404 71 | 0,387 10 | 27,378 15 | 18,724 70 | 05,080 14 4,529 17 | 5,130 87 | 02,411 14 8,329 66 | 7,100 05 | 23,458 80 10,077 87 | 7,037 37 | 40,093 31 | 7,082 75 | 57,370 03 11,638 92 | 7,700 * | 28,800 00 | 0,404 58 122 19 | 310,003 07 27,100 37 | 07,003 47 122 19 | 631,047 * |
| Canal de Mons à Condé | 18,109 87 | " | 18,370 * | 01,232 57 | 20,003 00 | 7,421 51 | 28,080 22 | 52,831 98 | 20,403 70 | 40,014 14 | 27,204 88 | " | 28,788 00 | 38,000 23 | 24,408 05 | 40,303 04 | 33,621 23 5,822 70 | 77,044 53 291 43 | 01,004 47 | 10,500 * | 200,080 07 5,421 50 | 342,400 07 11,424 65 | 630,727 02 |
| — de l'embranchement à Antwerp | 00,702 01 | " | 70,008 08 | " | 05,108 03 | 012 20 | 00,100 00 | 17,334 00 | 07,180 00 | 1,340 40 | 01,815 06 | " | 09,120 00 | 0,072 12 | 00,044 84 | 10,832 30 | 40,028 50 865 02 | 34,003 14 | 57,128 07 | 51,548 05 1,270 04 | 030,702 03 865 02 | 100,012 11 1,270 04 | 751,370 22 |
| Lys | 20,108 33 | " | 20,813 77 | 0,545 * | 27,015 35 3,250 * | 7,870 30 | 31,108 28 145 72 | 19,283 43 | 50,007 13 | 15,740 05 | 00,300 10 | 010 37 | 22,040 33 1,522 04 | 15,700 * | 28,412 02 | " | 82,783 33 | " | 51,225 43 | 200 * | 451,335 10 5,234 78 | 107,101 04 3,529 78 | 505,071 80 |
| Canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord | 8,420 50 | " | 14,020 18 | " | 14,808 74 | " | 17,032 17 | 1,332 70 | 25,102 04 | 244 80 | 23,882 30 | 4,337 00 | 33,800 32 | 11,048 88 | 37,371 43 | 031 00 | 30,330 24 | 19,024 33 | 51,484 08 | 11,307 * | 200,410 00 | 41,035 83 5,231 23 | 308,054 04 |
| — de Roulers à la Lys | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| — de Gand à Ostende et raccordement avec le bassin de commerce, à Gand | 38,250 * | 8,880 * | 30,141 17 | 70,300 * | 22,140 04 | 82,400 84 1,471 00 | 70,722 13 | 22,003 88 | 25,875 * | 15,188 60 | 71,201 00 | 24,154 24 | 15,035 80 | 5,068 * | 24,254 77 | 31,440 13 | 02,411 20 2,216 01 | 23,825 72 | 41,210 07 | 7,400 * | 480,001 34 1,033 73 | 319,320 02 3,416 01 | 801,012 35 |
| — d'écoulement des eaux du sud de Bruges | 8,000 * | " | 8,182 41 | " | 0,180 53 | " | 8,010 05 | " | 4,202 55 | 14,370 45 | 4,454 07 | 17,811 45 | 7,002 54 | " | 0,323 10 | 1,030 02 1,144 65 | 3,102 60 | 1,000 70 180 25 | 2,712 51 | 1,008 81 | 01,403 04 1,224 20 | 37,273 30 1,224 20 | 100,001 33 |
| — de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, à la frontière de France | 4,112 00 | 4,370 * | 10,001 20 | 2,002 01 | 11,073 * | 3,000 * | 0,080 45 | 4,075 * | 12,025 40 | 1,808 40 | 3,050 * | " | 5,700 80 | 12,510 * | 0,200 60 | 20,523 50 | 21,701 38 | 14,040 53 | 15,333 73 | 20,000 * | 102,030 61 503 43 | 82,782 17 503 43 | 185,022 21 |
| — de Gand à Terneuzen | 11,318 37 | " | 22,779 40 | " | 27,070 37 | 5,210 41 | 22,021 70 | 000 * | 18,402 32 | 1,200 * | 21,031 45 | 4,349 00 | 17,170 78 | 10,000 * | 125,030 22 | 1,008 77 | 20,080 43 | 1,007 80 | 15,975 74 | 1,000 40 | 311,707 27 | 27,302 07 | 330,109 34 |
| — de Zelzate à la mer du Nord | " | " | " | " | " | " | " | " | 3,640 31 | " | 100 * | " | 42,330 * | 2,000 * | 30,034 03 | 107 70 | 00,461 30 | " | 48,524 38 | 497 33 | 104,518 98 324 80 | 2,005 05 | 107,368 83 |
| Moervaert | 4,280 * | " | 5,703 20 | " | 0,447 33 | 47,253 53 | 8,308 42 | " | 2,857 07 | 335 64 | 2,207 00 | 185 86 | 2,400 70 | 108 02 | 11,011 53 | 5,040 59 | 12,825 02 1,852 39 | 331 23 | 15,851 33 | 374 00 | 72,983 00 1,852 39 | 54,018 47 | 129,483 02 |
| Canal de Zuidleeuw | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Dendre | 20,387 40 | 115,002 07 | 21,024 43 | 31,400 * | 18,007 13 | 2,701 01 | 18,114 12 | 40,550 28 | 12,230 83 | 32,208 60 | 35,110 50 | " | 13,700 00 4,832 20 | " | 10,010 83 | 10,075 10 | 10,210 10 | " | 17,503 81 | " | 180,073 * | 230,030 81 4,832 20 | 431,103 01 |
| Rupel | 0,405 23 | 30,021 38 | 8,098 08 | 20,821 03 114 80 | 0,738 90 | 11,307 31 | 8,089 05 | 10,188 83 | 10,125 * | 8,602 78 | 8,200 34 | 8,071 78 | 0,641 83 | 4,000 * | 5,083 07 | 4,000 * | 4,000 20 | 2,700 * | 5,020 14 | 3,000 * | 70,787 03 2,502 03 | 118,764 03 6,428 80 | 204,482 80 |
| Senne | 1,400 04 | 5,224 24 24 60 | 1,238 25 | " | 1,880 01 | " | 1,845 80 | " | 300 77 | " | 230 * | " | 230 * | " | 125 * | " | 250 * | " | 250 * | " | 7,888 80 24 60 | 5,734 24 | 15,047 70 |
| Dyle et Demer | 23,020 28 | 24,234 01 112 72 | 20,137 57 | 880 * | 21,370 01 | 15,830 17 | 10,120 90 | 11,200 * | 24,175 43 | 41,217 07 | 24,103 20 | 8,110 53 25,512 57 | 22,025 33 2,455 07 | 10,071 03 1,017 88 | 22,403 81 | 0,200 42 258 08 | 21,369 83 | 0,071 60 | 22,831 25 | 348 67 | 227,500 17 2,455 07 | 131,241 35 27,688 10 | 388,844 07 |
| Petite-Nèthe canalisée | 10,890 04 | 324 * | 20,281 00 | " | 20,010 15 | " | 0,873 52 | 15,418 38 | 0,041 42 | " | 10,443 80 | " | 10,807 75 | " | 11,018 33 | " | 11,308 02 | " | 12,140 23 | 4,002 87 | 127,015 48 324 80 | 17,745 25 | 145,300 73 |
| Grande-Nèthe | 1,000 * | 0,300 87 | 3,245 00 | " | 1,070 40 23 82 | " | 1,320 * | " | 3,000 * | " | 1,707 00 | " | 1,630 00 | " | 0,000 * | " | 4,000 * | " | 5,830 70 | 100 32 | 20,070 34 23 82 | 0,500 10 | 20,300 08 |
| BASSIN DE L'YSER. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Yser | 3,077 11 | 11,000 53 | 5,208 85 | 7,900 * | 5,800 84 | 0,100 * | -0,072 01 | 0,040 * | 8,112 08 | " | 90,008 77 | " | 24,010 43 | 0,282 * | 15,230 30 | " | 15,200 72 5,196 80 | " | 5,547 21 | 25,000 * | 178,400 33 5,196 80 | 05,011 33 | 240,317 43 |
| PLANTATIONS. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Plantations nouvelles | " | 24,007 21 | " | 0,388 43 | " | 3,702 03 | " | 3,408 80 | " | 11,310 13 | " | 13,507 13 | " | 10,875 * | " | 0,870 98 | " | 5,330 * | " | 10,047 72 | " | 100,178 45 | 100,178 45 |
| Passages d'eau | " | 17,025 24 | " | 14,214 71 | " | 31,208 84 | " | 21,001 33 | " | 24,018 33 | " | 20,500 22 | " | 25,205 50 | " | 18,408 22 | " | 20,510 50 | " | 17,433 02 | " | 225,328 02 | 225,328 02 |
| Ports, côtes, phares et fanaux | 312,202 63 | 72,870 70 | 284,440 53 | 60,187 44 | 205,823 80 | 114,223 30 | 307,700 * | 3,117 * | 220,010 33 | 20,132 78 | 202,018 70 | 773 20 | 220,075 04 | 37,502 87 | 180,080 11 | 44,480 78 | 203,497 47 | 80,010 13 | 212,300 * | 06,407 02 16,243 09 | 2,035,010 45 16,243 09 | 544,005 08 3,522 80 | |

ANNEXE N° 4.

Tableau descriptif des rivières et canaux administrés par l'État.

| DÉSIGNATION DES RIVIÈRES ET CANAUX ADMINISTRÉS PAR L'ÉTAT. | PAR |
|--|---|
| | POINT DE DÉPART. |
| Bassin de la Meuse. | |
| Meuse. | De la frontière de France. |
| Ourthe (partie reprise par l'État) | De Barvaux. |
| Canal de Liège à Maestricht (partie belge). | De Coron-Meuse, points de jonction avec la Meuse. |
| Canal de Liège à Maestricht (partie néerlandaise). | De la limite du royaume. |
| Embranchement vers la Meuse, à Visé. | En regard de Visé. |
| Canal de Maestricht à Bois-le-Duc | De la limite du royaume vers Maestricht. |
| Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut | De Bocholt au canal de Maestricht à Bois-le-Duc. |
| Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo | Du bassin dit : de la Pierre-Bleue du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. |
| Canal d'embranchement vers Hasselt | Près de Desschel, à l'origine de l'embranchement vers Turnhout. |
| Canal d'embranchement vers Turnhout | Près de Desschel, au canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. |
| Canal de Turnhout à Anvers, par St-Job-in-'t-Goor (1 ^{re} section). | De Turnhout |
| Sambre canalisée | De Solre-sur-Sambre, frontière de France. |
| Canal de Charleroi à Bruxelles | De Dampremy |
| Embranchements du canal de Charleroi, y compris les bassins de la Croyère et de la Louvière. | » |
| Bassin de l'Escaut. | |
| Escaut | De la frontière de France, au-dessus d'Antoing. |
| Canal de Mons à Condé | Du bassin du chemin de fer de Mons à Manage. |
| Canal de Pommerœul à Antoing | De Pommerœul, point de jonction avec le canal de Mons à Condé. |
| Lys, y compris les branches secondaires, à Gand | Frontière de France |
| Canal de dérivation de la Lys | |
| Canal de Gand à Ostende | Du pont du Pain-Perdu, sur la Lys, à Gand. |
| Canal de raccordement avec le bassin de commerce, à Gand. | |

| COURS. | LONGUEUR en KILOMÈTRES. | ÉCLUSES. | | TIRANT D'EAU. MAXIMUM d'enfoncement autorisé |
|---|-------------------------------|----------|-----------------------------|--|
| | | NOMBRE. | OUVERTURE. | |
| POINT D'ARRIVÉE. | Kilomètres. | | Mètres. | Mètres. |
| A la frontière des Pays-Bas, à Kissenich . | 192.7 | 11 | 9.00 | 0.85, 1.80 et 1.90 |
| Au pont de Scay, en aval de Comblain-au-Pont. | 22.3 | " | " | 0.50 ordinaire. |
| A Maestricht, points de jonction avec le canal de Maestricht à Bois-le-Duc. | 20.4 | 4 | 7.00 | 1.90 |
| A Maestricht | 4.9 | 2 | 7.00 | 1.90 |
| Entre Haccourt et Lixhe au canal de Liège à Maestricht. | 0.8 | 1 | 7.00 | 1.90 |
| À la limite du royaume vers Bois-le-Duc. | 46.8 | 2 | 7.00 | 1.90 |
| A l'Escaut, à Anvers | 87.0 | 19 | 7.00 | 1.90 |
| A Beverloo | 14.8 | " | " | 1.90 |
| A Hasselt | 59.1 | 1 | 7.00 | 1.90 |
| A Turnhout | 23.6 | 1 | 3.50 | 1.50 |
| A Saint-Léonard | 18.3 | 1 | 7.00 | 1.50 |
| A la Meuse à Namur | 94.0 | 22 | 3.20 | 1.80 |
| Au grand bassin de Bruxelles | 75.4 | 55 | 2.70 et 3.20 | 1.80 |
| | 14.8 | " | " | 1.80 |
| A Gand, Anvers et la frontière des Pays-Bas. | 231.8 | 7 | 3.20 et 6.50 | 1.80 à 2.10 non compris d'Anvers à la frontière. |
| A la frontière de France | 20.2 | 3 | 3.20 | 1.80 |
| A l'Escaut, à Peronnes près d'Antoing . . | 25.5 | 15 | 3.20 | 1.80 |
| A Gand | 117.3 | 6 | 3.00, 3.40, 3.50 et 8.54 | 1.80 |
| " | " | " | " | " |
| Au bassin de commerce à Ostende . . . | 75.4 | 3 | 6.00, 8.20 et 12.00 | 2.38 et 4.50 |
| | 1.8 | " | " | " |

| DÉSIGNATION DES RIVIÈRES ET CANAUX ADMINISTRÉS PAR L'ÉTAT. | PAR |
|---|---|
| | POINT DE DÉPART. |
| Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges | Moerbrugge. |
| Canal de Plasschendaele, par Nieupoort et Furnes, à la frontière de France. | De Plasschendaele, point de jonction avec le canal de Gand à Ostende. |
| Canal de Langelede. | Wulpen. |
| Canal de Gand à Terneuzen | Écluse du Tollhuys, à Gand |
| Canal de Zelzaete à la mer du Nord | De Bouchaute |
| Canal le Moervaert | De Rhoddenhuys |
| Canal la Zuidleede. | Mendonck |
| Rupel. | De la Dyle et la Nèthe |
| Dyle et Demer | Diest. |
| Petite-Nèthe canalisée. | De Grobbendonck |
| Grande-Nèthe | Oosterloo |
| Bassin de l'Yser. | |
| Yser | De la frontière de France. |

| COURS. | LONGUEUR en KILOMÈTRES. | ÉCLUSES. | | TIRANT D'EAU. |
|--|-------------------------------|----------|--------------|------------------------------------|
| | | NOMBRE. | OUVERTURE. | MAXIMUM d'enfoncement autorisé. |
| POINT D'ARRIVÉE. | Kilomètres. | | Mètres. | Mètres. |
| Près d'Oostkerke | 12.4 | 1 | " | " |
| A la frontière de France, vers Dunkerque. | 40.0 | 2 | 5.20 et 8.00 | 1.80 |
| Nieuport | 4.7 | " | " | " |
| Frontière des Pays-Bas, à Zelzacte | 18.4 | 1 | 4.00 | 4.20 |
| A la mer, à Heyst | 58.7 | 1 | " | " |
| A Dackman. | 21.0 | 1 | 6.00 | 1.30 en été, 1.60 en hiver. |
| Exaerde | 12.9 | " | " | " |
| A l'Escaut | 11.2 | " | " | 5.80 marée basse. |
| Rupel. | 61.9 | 4 | 4.90 et 5.20 | 1.00 à 1.50 |
| A Lierre. | " | 4 | 5.00 | " |
| Lierre | 46.9 | " | " | " |
| A Nieuport | 42.8 | 1 | 6.50 | 2.00 Dixmude à Nieuport. |

ANNEXE N° 5.

Tableau descriptif des

| DÉSIGNATION DES CANAUX CONCÉDÉS. | PAR |
|---|--|
| | POINT DE DÉPART. |
| Canal de l'Ourthe | De la Meuse, au pont du Val-Benoît, à Liège. |
| Canal de Bossuyt à Courtrai | De Bossuyt à l'Escaut. |
| Canal de l'Espierre. | De l'Escaut à Espierre. |
| Canal de Blaton à Ath. | A Blaton, au canal de Pommerœul à Antoing. |
| Dendre canalisée, y compris le canal de raccordement à Ath. | Ath |

canaux concédés. — 1870.

| COURS. | LONGUEUR en KILOMÈTRES. | ÉCLUSES. | | TIBANT D'EAU. MAXIMUM d'enfoncement autorisé. |
|---|-------------------------------|----------|--------------------------|---|
| | | NOMBRE. | OUVERTURE. | |
| | Kilomètres. | | Mètres. | Mètres. |
| A Comblain-au-Pont | 28.4 | 19 | 2 de 5.20, 17 de 5.00 | 1.00 |
| A la Lys, à Courtrai | 15.8 | 10 | 5.20 | 1.80 |
| A la frontière de France, vers Roubaix. . | 8.2 | 4 | 5.20 | 1.80 |
| A la Dendre, à Ath | 20.8 | 20 | 5.20 | 1.80 |
| A Termonde | 66.5 | 15 | 5.20, 6.15 et 6.22 | 1.80 |

ANNEXE N° 6.

Etat nominatif des agents du Département des Travaux Publics, en disponibilité, au 31 mars 1870.

| NOMS ET PRÉNOMS. | QUALITÉ. | TRAITEMENT | | DATE | | Observations. |
|------------------------|--|------------|----------------|-------------|------------------------|--------------------------|
| | | de | disponibilité. | de la | mise en disponibilité. | |
| Van Meus, J.-B. . . | Ingénieur de 1 ^{re} classe | 3,333 | 33 | 1 février | 1850 | 15 mars 1870 retraité |
| Mosselman, J. . . . | Commis-chef | 1,400 | » | 30 janvier | 1869 | |
| Suerickx, A. | Commis de 1 ^{re} classe | 1,000 | » | 7 mars | 1865 | |
| De Stein, E. | Id. | 1,600 | » | 3 septemb. | 1864 | |
| Beaufort, N. | Ingénieur de 2 ^e classe. | 3,000 | » | 15 novembre | 1867 | |
| Vlamynck, J. | Commis de 2 ^e classe | 1,000 | » | 31 août | 1860 | |
| Maes, E. | Conducteur de 2 ^e classe. | 1,400 | » | 17 février | 1870 | |
| Crespello, J. | Ingénieur de 1 ^{re} classe | 3,333 | 33 | 26 décembre | 1867 | |
| Poncelet, J.-B. . . . | Ingénieur principal. | 3,000 | » | 20 août | 1866 | |
| Rolen, J. | Commis de 2 ^e classe | 1,333 | 33 | 29 juin | 1869 | |
| Bouyet, C. | Id. 2 ^e id. | 1,333 | 33 | 1 mars | 1862 | |
| Pagnoul, L. | Id. 3 ^e id. | 800 | » | 24 juin | 1850 | |
| De Bilde, T. | Id. 2 ^e id. | 900 | » | 10 mars | 1865 | |
| Bassompierre, A. . . | Id. 2 ^e id. | 1,200 | » | 30 juin | 1866 | |
| Debue, F. | Facteur. | 1,200 | » | 8 décembre | 1866 | |
| De Roy, P. | Commis de 2 ^e classe. | 900 | » | 23 octobre | 1867 | |
| Franck, J. | Chef de convoi | 1,400 | » | 20 janvier | 1868 | |
| Gérard, D. | Commis de 2 ^e classe. | 1,200 | » | 16 juin | 1868 | |
| D'Hertefeldt, R.-A.-P. | Id. 2 ^e id. | 1,200 | » | 21 juin | 1868 | |
| Jonnart, L. | Id. 1 ^{re} id. | 1,733 | 33 | 13 novembre | 1868 | |
| Verheyden, P.-J. . . | Id. 3 ^e id. | 600 | » | 30 novembre | 1868 | |
| Antoine, T. | Chef de station de 4 ^e classe | 1,600 | » | 10 mars | 1869 | |
| Peleman, N. | Chef de convoi. | 1,400 | » | 15 mars | 1869 | |
| Dandumont, J. . . . | Officier de police. | 700 | » | 20 avril | 1869 | |
| Delanois, J.-G. . . . | Chef de convoi. | 1,266 | 67 | 30 juin | 1869 | |
| Boursier, E. | Commis de 2 ^e classe | 1,200 | » | 12 août | 1869 | |
| Chabot, L.-B. | Facteur. | 1,066 | 67 | 10 septemb. | 1869 | |
| Rosignol, A.-D. . . . | Chef de station de 4 ^e , percepteur . . | 1,200 | » | 5 février | 1870 | |
| Gabriels, J.-B. . . . | Facteur rural | 533 | 33 | 27 juillet | 1864 | |
| Kiebooms, F. | Id. | 500 | » | 6 octobre | 1868 | |
| | A reporter | 42,333 | 32 | | | |

| NOMS ET PRÉNOMS. | QUALITÉ. | TRAITEMENT de disponibilité. | DATE de la mise en disponibilité. | Observations. |
|----------------------------|---|------------------------------------|---|---------------|
| | Report | 42,333 32 | | |
| De Potter, A. | Percepteur de 3 ^e classe | 2,000 » | 6 septemb. 1866 | |
| Jacques, M.-J. | Facteur rural | 533 33 | 11 juin 1867 | |
| Vanhoorebeke, J. | Commis de 3 ^e classe. | 866 67 | 31 décembre 1862 | |
| Dutilleul, Ch. | Facteur rural | 375 » | 4 mai 1869 | |
| François, A. | Commis de 2 ^e classe. | 1,200 » | 4 avril 1868 | |
| Delonguespie, J. | Id. | 1,333 33 | 30 juillet 1864 | |
| Clerquin, C. | Facteur. | 400 » | 10 février 1868 | |
| Godart, A. | Facteur rural | 533 33 | 4 juin 1867 | |
| Dulier, T. | Id. | 533 33 | 31 août 1866 | |
| Jabouille, F.-A. | Commis de 1 ^{re} classe | 4,733 33 | 5 février 1870 | |
| Peterkenne, T. | Facteur. | 450 » | 12 avril 1867 | |
| Oger, B.-J. | Facteur rural | 533 33 | 17 février 1868 | |
| Duckerts, C. | Percepteur de 6 ^e classe | 600 » | 1 décembre 1854 | |
| De Saint-Remy, Ch. | Commis de 2 ^e classe | 1,200 » | 15 mars 1865 | |
| Lemmens, J. | Percepteur de 6 ^e classe | 600 » | 21 août 1867 | |
| Eykens, J. | Facteur rural | 533 33 | 30 septemb. 1869 | |
| Vandenbosch, L. | Commis de 2 ^e classe | 1,200 » | 30 décembre 1869 | |
| Tesch, E. | Percepteur de 4 ^e classe | 1,466 67 | 25 janvier 1864 | |
| Culot, N. | Id. 6 ^e classe | 600 » | 4 décembre 1867 | |
| | TOTAL | 59,024 97 | | |