

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Séance du 6 mars 1849.

PROJET

DE

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'EXERCICE 1850.



BRUXELLES,

M. HAYEZ, IMPRIMEUR DE L'ACADÉMIE ROYALE,

RUE DE L'ORANGERIE, N° 16.

2

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Le projet de Budget du Ministère des Travaux publics, pour l'exercice 1850, s'élève, tant en charges ordinaires qu'extraordinaires, à la somme totale de fr. 15,844,468 56 c. Les premières comportent une somme de fr. 14,185,159 89 c.; les secondes, une somme de fr. 1,659,308 67 c.

Ce Budget est inférieur de fr. 594,445 57 c à celui de l'exercice 1849, qui s'élevait à la somme de fr. 16,458,914 13 c, y compris le crédit supplémentaire de 14,100 francs alloué, par la loi du 16 juillet 1849, pour le service du conseil des mines (1).

Le service de l'administration centrale présente une augmentation de dépense de fr. 91,950 »
qui provient de transferts qu'on se propose d'opérer, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel, dans le but de réorganiser ce service sur des bases nouvelles.

L'allocation pour le service des routes est la même qu'au Budget de l'exercice précédent.

Le service des bâtiments civils présente une diminution de charges de fr. 13,500 »
résultant de l'achèvement de la nouvelle salle du Sénat.

Le service des travaux hydrauliques offre une augmentation de dépense de 79,214 45
qui est destinée à l'exécution de divers travaux d'amélioration, notamment au port d'Ostende.

La dotation du personnel des ponts et chaussées est diminuée d'une somme de 30,500 »
transférée à celle de l'administration centrale.

Une diminution de dépense de 724,860 »
est prévue pour le service des chemins de fer. Elle fera l'objet d'explications détaillées dans le cahier des développements du projet de Budget.

Les crédits pour le service des postes sont augmentés d'une somme de 90,850 »
en vue de l'extension à donner au service rural, aux bureaux ambulants sur le chemin de fer et au matériel de ces bureaux.

Le service des mines présente une réduction de 11,800 »
par suite de transferts au service de l'administration centrale et d'une économie de 1,500 francs.

La dotation pour pensions ayant été portée au Budget de la Dette publique, la diminution de 76,000 »
n'est qu'un transfert.

TOTAUX. fr.	262,014 43	856,460 »
Réduction indiquée plus haut. fr.	594,445 57	

(1) La différence en moins est même de fr. 674,445 57 c, si l'on ajoute au Budget de 1849 le crédit de 80,000 francs accordé par la loi du 2 avril 1849, et destiné à améliorer le régime des eaux du sud de Bruges.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

On a lieu de considérer ce résultat comme très-satisfaisant, surtout si l'on tient compte de cette circonstance, que le Budget de l'exercice 1849 présentait déjà une diminution de charges de fr. 1,204,530 30 c' sur celui de l'exercice 1848.

Le cahier des développements du projet de Budget servira de plus ample exposé des motifs aux divers crédits pétitionnés dans le Budget.

Le Ministre des Travaux publics,

H. ROLIN.

PROJET DE LOI.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Travaux publics et de l'avis de Notre Conseil des Ministres;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Budget du Ministère des Travaux publics est fixé, pour l'exercice 1850, à la somme de *quinze millions huit cent quarante-quatre mille quatre cent soixante-huit francs cinquante-six centimes* (fr. 15,844,468 56 c^s), conformément au tableau ci-annexé.

Donné à Laeken, le 28 février 1849.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

*Le Ministre des Travaux publics,*H. ROLIN.

PROJET DE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
CHAPITRE I^{er}.				
ADMINISTRATION CENTRALE.				
1	Traitement du Ministre	21,000 "	"	
2	— des fonctionnaires, employés et gens de service	515,350 "	8,000 "	
3	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale	18,100 "	"	
4	Matériel. — Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.	40,000 "	10,000 "	
<i>Commission des Annales des Travaux Publics.</i>				
5	Frais de route et de séjour des membres de la commission	1,100 "	"	419,450 "
6	Publication du recueil, frais de bureau, etc.	3,900 "	"	
<i>Commission des procédés nouveaux.</i>				
7	Frais de route et de séjour des membres de la commission	600 "	"	
8	Matériel, achat de réactifs, appareils, etc.	1,400 "	"	
CHAPITRE II.				
PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS. — CANAUX, RIVIÈRES ET POLDRES. — PORTS ET CÔTES. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.				
<i>SECTION 1. — Ponts et chaussées.</i>				
9	Entretien ordinaire et amélioration de routes, construction de routes nouvelles, études de projets	2,618,000 "	"	
10	Plantation des routes.	41,200 "	"	
<i>SECTION 2. — Bâtiments civils.</i>				
11	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État	52,000 "	"	
12	Construction dans la cour de l'hôtel du Ministère de l'Intérieur d'un bâtiment destiné au placement des bureaux d'expédition.	"	11,500 "	
<i>SECTION 3. — Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage et des poldres.</i>				
<i>Canal de Gand au Sas-de-Gand.</i>				
13	Entretien et travaux d'amélioration	20,548 "	"	
<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>				
14	Entretien et travaux d'amélioration	12,585 "	58,670 "	
<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>				
15	Entretien et travaux d'amélioration.	96,480 "	"	
<i>Sambre canalisée.</i>				
16	Entretien et travaux de dragage	105,782 "	"	
A REPORTER. fr.		3,357,454 "	88,170 "	419,450 "

POUR L'EXERCICE 1850.

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	REPORT. . . . fr.	3,357,454	88,170	419,450
	<i>Canal de Charleroy à Bruxelles.</i>			
17	Travaux d'entretien et d'amélioration	60,700	10,000	
	<i>Escaut.</i>			
18	Entretien et travaux d'amélioration	17,848	14,680	
	<i>Lys.</i>			
19	Entretien et travaux d'amélioration	97,700	40,760	
	<i>Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.</i>			
20	Entretien et travaux d'amélioration	20,000	200,000	
	<i>Service de la Meuse dans la province de Limbourg.</i>			
21	Entretien et travaux d'amélioration	40,000	10,000	
	<i>Dendre.</i>			
22	Entretien et travaux d'amélioration	10,554 56	24,700	
	<i>Rupel.</i>			
25	Travaux d'entretien et d'amélioration	8,000	52,000	
	<i>Dyle et Démer.</i>			
24	Entretien et travaux à faire pour obvier aux inondations de la Dyle et du Démer.	15,000	50,000	
	<i>Senne.</i>			
25	Loyer d'une maison éclusière à Vilvorde	250	"	
	<i>Canaux de Gand à Ostende.</i>			
26	Entretien et travaux d'amélioration	25,170	40,680	
	<i>Canal de Mons à Condé.</i>			
27	Entretien et travaux d'amélioration	10,000	18,284	
	<i>Canal de la Campine.</i>			
28	Entretien et travaux d'amélioration	48,700	23,600	
	A REPORTER. . . . fr.	3,630,365 56	552,874	410,450

PROJET DE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Articles	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	REPORT. . . . fr.	5,630,305 56	532,874 "	410,450 "
	<i>Canal d'embranchement vers Turnhout.</i>			
20	Entretien et travaux d'amélioration	8,000 "	12,900 "	
	<i>Petite-Nèthe canalisée.</i>			
50	Cinquième annuité à payer à la province d'Anvers. . 50,000 "	10,000 "	50,000 "	
	Entretien et travaux d'amélioration 16,000 "			
	<i>Canal de Moervaert.</i>			
51	Entretien ordinaire	1,849 "	"	
	<i>Ouvrages établis pour améliorer le régime des eaux du sud de Bruges.</i>			
52	Entretien	10,000 "	"	
	<i>Canal de Deynze à Schipdonck.</i>			
55	Travaux d'entretien ordinaire	4,000 "	"	5,156,788 56
	<i>Canal latéral à la Meuse de Liège à Maastricht.</i>			
54	Travaux d'entretien	15,000 "	10,000 "	
55	Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'études et de levée de plans, achats et réparations d'instruments	7,000 "	"	
56	Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances. .	20,000 "	"	
57	Subside à allouer à la direction du poldre de Lillo	"	1,500 "	
	<i>SECTION 4. — Ports et côtes.</i>			
58	Entretien et travaux d'amélioration du port d'Ostende.	47,150 "	134,500 "	
59	— — — — — Nieuport.	15,955 55	20,666 67	
40	Travaux d'entretien de la côte de Blaukenberghe	90,000 "	"	
41	Entretien des phares et fanaux.	1,000 "	"	
	<i>SECTION 5. — Personnel des ponts et chaussées.</i>			
42	Traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, des ingénieurs et conducteurs-adjoints à ce corps. — Frais de bureau et de déplacement	516,000 "	44,267 "	
43	Traitement et indemnité du personnel subalterne des ponts et chaus- sées et des gardes-ponts à bascule, pontonniers, éclusiers, etc. .	299,212 "	26,421 "	
44	Frais des jurys d'examen et voyage des élèves de l'école du génie civil	12,000 "	"	
	A REPORTER. . . . fr.	4,697,100 80	959,128 67	5,556,238 56

POUR L'EXERCICE 1850.

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	REPORT. . . . fr.	4,697,109 89	859,128 67	5,556,238 56
CHAPITRE III.				
CHEMIN DE FER.				
PREMIÈRE SECTION.				
Chemins de fer en exploitation.				
<i>Personnel.</i>				
45	Traitements et indemnités du personnel des différents services du chemin de fer	1,042,626 »	72,613 »	
46	Primes à accorder aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service	140,000 »	»	
<i>Salaires.</i>				
47	Service général. — Direction	16,400 »	»	
48	Entretien des routes et des stations.	1,120,000 »	»	
49	Locomotion et entretien du matériel.	1,461,150 »	»	
50	Transports et perception	615,600 »	»	
<i>Travaux et fournitures.</i>				
51	Service général. — Direction	118,744 »	»	8,592,113 »
52	Entretien des routes et des stations	262,000 »	127,000 »	
53	Billes et fers des voies.	500,000 »	372,000 »	
54	Locomotion et entretien du matériel	2,014,000 »	»	
55	Renouvellement du matériel	100,000 »	200,000 »	
56	Transports et perception.	190,000 »	»	
DEUXIÈME SECTION.				
Direction de la régle du chemin de fer.				
57	Personnel.	36,500 »	»	
58	Matériel	3,500 »	»	
CHAPITRE IV.				
POSTES.				
59	Personnel	1,105,550 »	20,000 »	1,626,850 »
60	Matériel.	463,500 »	»	
61	Frais de construction et d'entretien de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer	40,000 »	»	
	A REPORTER. . . . fr.	15,924,459 89	1,650,741 67	15,575,201 56

PROJET DE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	REPORT. . . . fr.	15,024,459 89	1,650,741 67	15,575,201 56
	CHAPITRE V.			
	MINES.			
62	Personnel du conseil des mines. — Traitements.	41,700 »	»	
63	— — — Frais de route	600 »	»	
64	— — — Matériel	2,000 »	»	
65	Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par actes de dévouement.	45,000 »	»	250,267 »
66	Impressions, achats de livres, de cartes et d'instruments, publi- cation de documents statistiques; encouragements et subven- tions; essais et expériences	7,000 »	»	
67	Traitements et indemnités du personnel du corps des mines . . .	128,400 »	8,567 »	
68	Jurys d'examen et voyages des élèves de l'école des mines. . . .	6,000 »	»	
	CHAPITRE VI.			
69	Pensions	7,000 »	»	7,000 »
	CHAPITRE VII.			
70	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension.	5,000 »	»	5,000 »
	CHAPITRE VIII.			
71	Dépenses imprévues non libellées au Budget	18,000 »	»	18,000 »
	TOTAL DU PROJET DE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. fr.	14,185,159 89	1,659,308 67	15,844,468 56

Vu et approuvé pour être annexé à Notre arrêté
du 28 février 1849.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre de Finances,

FRÈRE-ORBAN.

Le Ministre de Travaux Publics,

H. ROLIN.

DÉVELOPPEMENTS

DU

PROJET DE BUDGET DES DÉPENSES

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Pour l'exercice 1850.

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.		
			CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
CHAPITRE PREMIER.					
ADMINISTRATION CENTRALE.					
1	"	Traitement du Ministre.	21,000	"	21,000
2	"	— des fonctionnaires, employés et gens de service . . .	313,350	8,000	(a) 325,350
3	"	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et em- ployés de l'administration centrale	18,100	"	(b) 18,100
4	"	<i>Matériel.</i> — Fournitures de bureau, impressions, achat et réparations de meubles, etc.	40,000	10,000	(c) 50,000
<i>Commission des Annales des Travaux publics.</i>					
5	"	Frais de route et de séjour des membres de la commission.	1,100	"	1,100
6	"	Publication du recueil, frais de bureau, etc.	3,900	"	3,900
<i>Commission des procédés nouveaux.</i>					
7	"	Frais de route et de séjour des membres de la commission	600	"	600
8	"	Matériel, achat de réactifs, appareils, etc.	1,400	"	1,400
TOTAL DU CHAPITRE I ^{er} . . . fr.			401,450	18,000	419,450

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		Observations.
	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
			<p>a) Ce chiffre comprend les transferts suivants:</p> <p>1° Du chap. II, section 5 (Personnel des ponts et chaussées), art. 42 fr. 20,200</p> <p>2° Du chap. II, section 5 (Personnel subalterne des ponts et chaussées), art. 43 3,300</p> <p>3° Du chap. III, section 1^{re} (Personnel de la direction des chemins de fer), art. 45 10,950</p> <p>4° Du chap. IV (Personnel des postes) art. 59 9,650</p> <p>5° Du chap. V (Personnel du corps des mines), art. 67 10,400</p> <p style="text-align: right;">ENSEMBLE fr. 60,500</p> <p>Déduisant cette somme de celle qui est demandée, soit 323,350</p> <p>il reste pour l'administration centrale. 262,850</p> <p>Le chiffre alloué pour 1849 ayant été de 249,000</p> <p style="text-align: right;">Il y a augmentation de 13,850</p> <p>Mais il est à remarquer que dans la somme de 262,850</p> <p>sont compris les frais de deux inspections nouvelles à créer au Département,</p> <p>lesquelles donneront lieu à une dépense de 16,000</p> <p>ainsi que les traitements de 4 employés nouveaux, nécessaires pour éta-</p> <p>blir à l'administration des postes le contrôle du timbre et la comptabilité</p> <p>des articles d'argent, traitements qui s'élèvent ensemble à 7,250</p> <p style="text-align: right;">23,250</p> <p>et que, par suite, il n'est demandé pour le personnel actuel du Département, que 230,600</p> <p>soit 9,400 francs de moins que le chiffre alloué au Budget de 1849.</p>
21,000 »	»	»	
249,000 »	74,550 »	»	
8,000 »	10,100 »	»	<p>b) Ce chiffre comprend les transferts suivants :</p> <p>1° Du chap. II, section 5 (Personnel des ponts et chaussées), art. 42 fr. 4,400</p> <p>2° Du chap. III, section 1^{re} (Personnel de la direction des chemins de fer), art. 45. . . . 600</p> <p>3° Du chap. IV (Matériel des postes), art. 60 2,000</p> <p>4° Du chap. V (Personnel du corps des mines), art. 67. 2,100</p> <p style="text-align: right;">ENSEMBLE fr. 9,100</p> <p>Déduisant cette somme de celle demandée, soit 18,100</p> <p>il reste pour l'administration centrale. 9,000</p> <p>soit 1,000 francs de plus que le chiffre alloué pour 1849, mais il est à remarquer que</p> <p>sur cette somme de 9,000</p> <p>doivent être payés les frais de route et de séjour des deux nouvelles inspections à</p> <p>créer au Département, soit. 5,000</p> <p>et que, par conséquent, la somme demandée pour le personnel actuel du Département</p> <p>n'est que de 6,000</p> <p style="text-align: right;">Soit. 2,000</p> <p>de moins que le chiffre de fr. 8,000</p> <p>alloué pour 1849.</p>
42,500 »	7,500 »	»	
1,100 »	»	»	
3,900 »	»	»	
600 »	»	»	<p>c) Ce chiffre comprend 10,000 francs comme charge extraordinaire pour l'ameuble-</p> <p>ment de 14 bureaux nouveaux à établir en suite de la nouvelle organisation, et fr.</p> <p>comme charge ordinaire et permanente pour les fournitures de bureau nécessaires</p> <p>aux nouveaux services à établir au Département. Ce dernier chiffre ne constitue</p> <p>pas une dépense nouvelle de la même somme, attendu que, parmi les fonction-</p> <p>naires à transférer au Département, il en est qui recevaient précédemment des</p> <p>frais de bureau, s'élevant ensemble à 5,600</p> <p>La dépense nouvelle permanente se réduit donc à fr. 3,900</p>
1,400 »	»	»	
327,500 »	91,950 »	»	

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE II.		
PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS. — CANAUX, RIVIÈRES ET POLDRES, — PORTS ET CÔTES. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.		
PREMIÈRE SECTION.		
PONTS ET CHAUSSÉES.		
	a.	Entretien ordinaire des routes d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1850.
9	b.	Travaux en dehors des baux d'entretien, reconnus indispensables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure. — Paiement de terrains cédés à la grande voirie, par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement.
	c.	Études de projets, frais de levée de plans et achats d'instruments, matériel et impressions.
	d.	Travaux d'amélioration et construction de routes.
<i>Plantations sur les routes.</i>		
10	a.	Plantations nouvelles et entretien de celles existantes.
	b.	Sommes à valoir pour frais de surveillance extraordinaire.
TOTAL DE LA 1 ^{re} SECTION. fr.		
DEUXIÈME SECTION.		
BATIMENTS CIVILS.		
11	»	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments de l'État, ainsi que des bâtiments dont les lois mettent l'entretien à charge de l'État.
12	»	Construction dans la cour de l'hôtel du Ministère de l'Intérieur d'un bâtiment destiné à y loger les bureaux d'expédition et à servir de dépôt d'archives et de bûcher.
*	»	Établissement d'un appareil pour le chauffage de la nouvelle salle destinée aux séances du Sénat.
TOTAL DE LA 2 ^e SECTION. fr.		

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
1,458,625 »	»	a) 2,618,600 »	2,618,650 »	»	»	a) Le crédit demandé pour 1850 est absolu- ment le même que celui accordé pour 1849. Le chiffre de fr. 1,458,625 porté pour l'entre- tien ordinaire des routes, présente sur celui qui a été alloué pour le même objet, en 1849, une majoration de fr. 57,935, résultant : 1° De la mise à l'état d'entretien de treize sections de routes nouvelles ; 2° De la remise à l'administration des ponts et chaussées, en exécution des décrets des 4 août 1811 et 31 janvier 1815, des parties de routes traversant les fortifications des places de guerre, dont la dépense d'entretien était sup- portée jusqu'ici par le Budget de la guerre.
200,000 »	»					
10,000 »	»					
949,975 »	»					
50,700 »	»	41,200 »	41,200 »	»	»	
1,500 »	»					
2,650,800 »	»	2,650,800 »	2,650,800 »	»	»	
52,000 »	»	b) 52,000 »	52,000 »	»	»	b) Le crédit demandé est le même que celui alloué au Budget de 1849.
»	11,500 »	c) 11,500 »	»	11,500 »	»	c) La construction de ce bâtiment est indispen- sable, les bureaux d'expédition se trouvant placés aujourd'hui dans des entre-sols très-bas et, par conséquent, mal sains, et où le jour ne péné- tre que de biais; ce qui oblige souvent d'é- clairer les locaux vers deux heures de l'après- midi. Le projet de cette construction, rédigé par l'ingénieur en chef des bâtiments civils, et com- prenant un local pour les archives et un bûcher, porte la dépense à faire au chiffre indiqué ci- contre.
»	»	»	25,000 »	»	25,000 »	
52,000 »	11,500 »	63,500 »	77,000 »	11,500 »	25,000 »	

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
TROISIÈME SECTION.		
SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE ET DES POLDRES.		
<i>Canal de Gand au Sas-de-Gand.</i>		
13	a.	Travaux d'entretien ordinaire.
	b.	— de dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale
	c.	— de restauration et de renforcement des bords
<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>		
14	a.	Travaux d'entretien ordinaire.
	b.	Reconstruction en maçonnerie des bajoyers en fascinages de l'écluse n° 17, à Loozen (1 ^{re} moitié).
	c.	Reconstruction de la maison pontonnière à Neerbaeren
	d.	Remplacement du pont-levis de Bilsen par un pont tournant. — Complément de la dépense
	e.	— du pont-levis d'Heysden par un pont tournant. — Première moitié
	f.	Construction d'un garde-corps en fer à la prise d'eau de Hocht.
	g.	Dévasement aux abords de l'écluse de Hocht
<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>		
15	a.	Travaux d'entretien ordinaire
	b.	— — extraordinaire et d'amélioration, alimentation par machines à vapeur
<i>Sambre canalisée.</i>		
16	"	Travaux d'entretien ordinaire et de dragage.
<i>Canal de Charleroy à Bruxelles.</i>		
17	a.	Travaux d'entretien ordinaire et d'amélioration.
	b.	Pavage de diverses parties de trottoirs pour le halage.
	c.	Frais de navigation du soir.
<i>Service de l'Escaut.</i>		
18	a.	Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale.
	b.	— — dans la province de Hainaut.
	c.	Établissement de ponts de halage dans la Flandre orientale.
	d.	Entretien du débarcadère établi au quai du Rbin, à Anvers.
	e.	Construction d'un nouveau débarcadère au même quai.

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
7,548 "	"	29,548 "	29,548 "	"	"	
12,000 "	"					
10,000 "	"					
12,585 "	"	71,255 "	75,000 "	"	1,745 "	
"	55,750 "					
"	5,050 "					
"	9,100 "					
"	8,800 "					
"	970 "					
"	1,000 "	96,489 "	96,489 "	"	"	
24,000 "	"					
72,489 "	"	105,782 "	106,412 "	"	650 "	
105,782 "	"					
"	"					
55,000 "	"	70,700 "	81,900 "	"	11,200 "	
"	10,000 "					
5,700 "	"					
6,848 "	"	52,528 "	18,648 "	15,880 "	"	
10,000 "	"					
"	2,080 "					
1,000 "	"					
"	12,000 "					
522,762 "	85,650 "	408,102 "	405,707 "	15,880 "	13,575 "	

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		REPORT. . . . fr.
		<i>Service de la Lys.</i>
19	a.	Travaux ordinaires dans la Flandre occidentale.
	b.	— — — dans la Flandre orientale
	c.	Réparation des ponts de Wervicq et de Warneton.
	d.	Reconstruction du pont tournant établi sur l'écluse de Menin.
	e.	Amélioration du cours de la rivière et du chemin de halage dans la traverse de Courtrai, reconstruction des quais de la rive gauche (1 ^{er} tiers de la part de l'État)
	f.	Établissement de six ponts de halage sur des ruisseaux affluents.
		<i>Service de la Meuse, dans les provinces de Liège et de Namur.</i>
20	a.	Entretien et travaux aux chemins de halage.
	b.	Travaux d'amélioration
		<i>Service de la Meuse dans la province de Limbourg.</i>
21	a.	Entretien du chemin de halage de la rive gauche et des travaux de défense, exécutés à la même rive depuis 1840.
	b.	Réparations éventuelles aux rives
		<i>Service de la Dendre.</i>
22	a.	Travaux d'entretien ordinaire dans la province de Hainaut.
	b.	— — — dans la Flandre orientale.
	c.	Exhaussement des bajoyers et des portes de l'écluse de navigation de Termonde.
	d.	— de la digue bordant le fossé capital de la dite place
	e.	Enlèvement d'attérissements et d'alluvions.
	f.	Plantations sur le chemin de halage, dans la commune de Wespelaere.
	g.	Indemnité pour la manœuvre du moulin de Grammont.
		<i>Service du Rupel.</i>
5	a.	Entretien ordinaire
	b.	Construction de huit épis et prolongement d'un ouvrage de même nature.
	c.	Enlèvement du banc de Niel.
		<i>Service de la Dyle et du Démer.</i>
24	a.	Entretien ordinaire
	b.	Achèvement du barrage avec portes de flot en construction à Malines, et travaux d'amélioration à entreprendre sur divers points du Démer.
		A REPORTER. . . . fr.

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
522,752 "	85,550 "	406,102 "	405,797 °	15,880 "	15,575 "	
17,500 "	"					
10,400 "	"					
"	1,400 "					
"	7,500 "	68,400 °	48,200 °	20,250 "	"	
"	50,000 "					
"	1,800 "					
20,000 "	"	220,000 "	220,000 "	"	"	
"	200,000 °					
40,000 "	"	50,000 °	50,000 °	"	"	
"	10,000 "					
5,000 "	"					
0,688 "	"					
"	10,000 "					
"	6,445 "	55,254 56	25,957 84	9,270 72	"	
"	8,000 "					
"	255 "					
846 56	"					
8,000 "	"					
"	50,000 °	40,000 °	50,000 °	10,000 "	"	
"	2,000 "					
15,000 "	"	65,000 "	115,000 "	"	50,000 "	
"	50,000 "					
441,986 56	440,810 °	882,796 56	892,054 84	55,416 72	63,575 °	

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		REPORT. . . . fr.
		<i>Service de la Senne.</i>
25	*	Location de la maison habitée par l'éclusier de Vilvorde.
		<i>Canaux de Gand à Ostende.</i>
	a.	Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale.
	b.	— — — — occidentale
	c.	Travaux de plantation entre les ponts de Mariakerke et de Lovendegem et entre le hameau de Nieuwendamme et la ferme dite : des Jésuites.
26	d.	Renouvellement de la partie mobile du pont d'Aeltre.
	e.	— — — — de Deurne
	f.	Renforcement et exhaussement des digues, revêtement en briques des talus de la partie des canaux comprise entre les villes de Bruges et d'Ostende.
	g.	Réparation des quais dans la traverse de Bruges (part de l'État, égale aux 2/3 de la dépense).
		<i>Service du canal de Mons à Condé.</i>
27	a.	Entretien ordinaire
	b.	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration.
		<i>Service du canal de la Campine.</i>
	a.	Entretien des terrassements, des ouvrages d'art, des fascinages et des digues des 1 ^{re} et 2 ^e sections.
28	b.	Plantations sur les chemins de halage et sur les terrains qui longent le canal.
	c.	Rechargement des digues soit en gravier soit en terre végétale.
	d.	Déplacement d'un pavillon sur la 1 ^{re} section.
		<i>Service du canal d'embranchement vers Turnhout.</i>
	a.	Entretien des terrassements et des ouvrages d'art.
29	b.	Plantation de sapins sur les dépôts de sable qui longent le canal.
	c.	Plantations sur les chemins de halage.
	d.	Rechargement, soit en gravier, soit en terre végétale, des chemins de halage
		<i>Service de la petite Nèthe canalisée.</i>
30	a.	Cinquième annuité à payer à la province d'Anvers pour la reprise, par l'État, de la petite Nèthe canalisée.
	b.	Entretien des ouvrages d'art du lit de la rivière, des fascinages et des digues.
	c.	Approfondissement du premier bief
		A REPORTER. . . . fr.

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué pour l'exercice 1849.	DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		AGGMENTATION.	DIMINUTION.	
441,986 56	440,810 .	882,796 56	802,054 84	53,416 72	63,575 .	
250 .	. .	250 .	250 .	. .	. .
5,579 .	. .					
19,600 .	. .					
. .	3,680 .					
. .	9,000 .	63,850 .	68,279 .	. .	2,420 .	
. .	9,000 .					
. .	9,000 .					
. .	10,000 .					
10,000 .	. .	28,284 .	28,284 .	. .	. .
. .	18,284 .					
48,700 .	. .					
. .	14,600 .	72,500 .	63,530 .	8,770 .	. .	
. .	8,000 .					
. .	1,000 .					
8,000 .	. .					
. .	5,000 .	20,000 .	16,500 .	4,400 .	. .	
. .	3,900 .					
. .	4,000 .					
. .	50,000 .					
10,000 .	. .	66,000 .	60,000 .	. .	3,000 .	
. .	6,000 .					
544,115 56	502,274 .	1,156,589 56	1,158,707 84	66,586 72	68,003 .	

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO de articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		REPORT. fr.
		<i>Service du Moervaert.</i>
51	"	Entretien ordinaire
		<i>Ouvrages établis pour améliorer le régime des eaux du sud de Bruges.</i>
52	"	Réparation des talus du canal, dans les endroits les plus attaqués par le courant, et entretien des ouvrages d'art.
		<i>Service du canal de Deynze à Schipdonck.</i>
55	"	Travaux d'entretien ordinaire
		<i>Canal latéral à la Meuse de Liège à Maestricht.</i>
54	a.	Travaux d'entretien ordinaire
	b.	— — extraordinaire.
		<i>Frais d'études.</i>
55	"	Frais d'études et de levée de plans; achat et réparation d'instruments
		<i>Service des bacs et bateaux de passage.</i>
56	"	Entretien et confection des bacs et de leurs dépendances
		<i>Service des Poldres.</i>
57	"	Subside à allouer à la direction du poldre de Lillo
		TOTAL DE LA 5 ^{ME} SECTION. fr.
		QUATRIÈME SECTION.
		PORTS ET CÔTES.
		<i>Port d'Ostende.</i>
58	a.	Entretien de l'avant-port
	b.	— de l'arrière-port et des écluses de Slykens
	c.	— des écluses du bassin de commerce
	d.	Réparation des dégâts qui peuvent survenir aux ouvrages du port, par suite d'ouragans
	e.	Reconstruction de l'estacade d'Est, sur une longueur de 100 mètres, à partir du musoir vers l'intérieur du port
	f.	Renouvellement de la partie mobile du pont tournant à deux volées établi sur l'écluse de chasse dite : militaire
	g.	Construction de murs de soutènement à l'aval du déversoir du contre-dam
	h.	Reconstruction de l'écluse des Wateringues, de Vladslou et de Camerlings. — Complément de la dépense
		A REPORTER. fr.

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		Augmentation.	Diminution.	
544,115 56	592,274 "	1,136,589 56	1,138,707 84	66,586 72	68,995 "	
1,849 "	"	1,849 "	1,849 "	"	"	
10,000 "	"	10,000 "	9,860 "	140 "	"	
4,000 "	"	4,000 "	2,000 "	2,000 "	"	
15,000 "	"	25,000 "	"	25,000 "	"	
"	10,000 "					
7,000 "	"	7,000 "	7,000 "	"	"	
20,000 "	"	20,000 "	20,000 "	"	"	
"	1,500 "	1,500 "	1,500 "	"	"	
601,964 56	605,774 "	1,205,758 56	1,181,006 84	95,726 72	68,995 "	
59,500 "	"	181,650 "	151,150 "	50,500 "	"	
7,400 "	"					
450 "	"					
"	4,000 "					
"	70,000 "					
"	15,500 "					
"	5,000 "					
"	40,000 "					
47,150 "	134,500 "	181,650 "	151,150 "	50,500 "	"	

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		REPORT. fr.
		<i>Port de Nieuport.</i>
39	a.	Entretien du port
	b.	Entretien de la nouvelle écluse
	c.	Construction d'un chemin de halage entre la jetée d'Est et le quai des pestiférés
		<i>Côte de Blankenberghe.</i>
40	*	Travaux d'entretien
		<i>Phares et fanaux.</i>
41	*	Travaux d'entretien
		TOTAL DE LA 4 ^{ME} SECTION. fr.
		CINQUIÈME SECTION.
		PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.
42	*	Traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées et des ingénieurs et conducteurs adjoints à ce corps. — Frais de bureau et de déplacement
		Traitements et indemnités du personnel subalterne des ponts et chaussées et des gardes-ponts à bascule, pontonniers, éclusiers, etc.
45	a.	Cadres d'activité.
	b.	Cadres de disponibilité.
	c.	Somme réservée pour secours, traitements d'attente, etc., à des employés temporaires, congédiés ou à congédier.
44	*	Frais des jurys d'examen et voyages des élèves de l'école du génie civil
		TOTAL DE LA 5 ^E SECTION. fr.
		Récapitulation du chapitre II.
		1 ^{re} SECTION. Ponts et chaussées
		2 ^e — Bâtimens civils
		3 ^e — Canaux, rivières et poldres.
		4 ^e — Ports et côtes
		5 ^e — Personnel du service des ponts et chaussées.
		TOTAL DU CHAPITRE II. fr.

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
47,150 »	154,500 »	181,650 »	151,150 »	50,500 »	»	
15,555 35	»	56,600 »	54,053 53	1,666 67	»	
600 »	»					
»	20,666 67					
90,000 »	»	90,000 »	87,685 96	2,316 04	»	
1,000 »	»	1,000 »	1,000 »	»	»	
154,085 35	155,166 67	509,250 »	254,767 29	54,482 71	»	
516,600 »	44,267 »	560,867 »	587,867 »	»	(a 27,000 »	a) Cette diminution de fr. 27,000 provient, 1° des transferts :
209,212 »	»	525,635 »	528,955 »	»	(b 5,500 »	a. d'une somme de fr. 20,200 à l'art. 2 du chap. 1 ^{er} (<i>Personnel de l'ad- ministration centrale</i>), ci. fr. 20,200
»	16,158 »					b. de celle de fr. 4,400
»	10,263 »					à l'art. 5 du même chapitre (<i>Frais de route du Ministre, etc.</i>).
12,000 »	»	12,000 »	12,000 »	»	»	2° Économie d'une somme de . fr. 2,400 représentant les frais de bureau du personnel transféré à l'administration centrale.
827,812 »	70,688 »	898,500 »	928,800 »	»	30,500 »	Somme égale. fr. 27,000
2,659,800 »	»	2,659,800 »	2,659,800 »	»	»	b) Cette diminution provient du transfert de pareille somme à l'administration centrale (chap. 1 ^{er} , art. 2).
52,000 »	11,500 »	63,500 »	77,000 »	11,500 »	25,000 »	
601,964 56	605,774 »	1,205,758 56	1,181,006 84	95,726 72	68,995 »	
154,085 35	155,166 67	509,250 »	254,767 29	54,482 71	»	
827,812 »	70,688 »	898,500 »	928,800 »	»	50,500 »	
4,295,650 89	841,128 67	5,156,788 56	5,101,574 15	150,700 45	124,295 »	

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE III.		
CHEMIN DE FER.		
PREMIÈRE SECTION.		
CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.		
§ 1^{er}. Personnel.		
	a.	Service général. — Direction.
45	b.	Entretien des routes et des stations.
	c.	Locomotion et entretien du matériel
	d.	Transports et perception
46	*	Primes à accorder aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service
TOTAL DU § 1 ^{er} DE LA 1 ^{re} SECTION. fr.		
§ 2. Salaires.		
47	*	Service général. — Direction.
<i>Entretien des routes.</i>		
48	*	Service ordinaire
<i>Locomotion et entretien du matériel.</i>		
	a.	Service ordinaire
49	b.	Arsenal de Malines.
	c.	Primes aux machinistes et chefs d'atelier.
	*	Fours à coke.
<i>Transports et perception.</i>		
50	*	Service ordinaire
TOTAL DU § 2 DE LA 1 ^{re} SECTION. fr.		

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
218,808 »	12,049 »	1,115,259 »	1,152,789 »	»	(a 17,550 »	a) Cette diminution résulte du transfert : 1° à l'art. 2 d'une somme de . fr. 16,950 montant des traitements du personnel à transférer au département, et 2° à l'art. 3 d'une somme de . fr. 600 montant des frais de déplacement du même personnel.
180,405 »	13,034 »					
88,245 »	800 »					
555,168 »	46,730 »					
140,000 »	»	140,000 »	140,000 »	»	»	
1,182,026 »	72,613 »	1,255,259 »	1,272,789 »	»	17,550 »	Ensemble fr. 17,550
16,400 »	»	16,400 »	16,400 »	»	»	
1,120,000 »	»	1,120,000 »	1,180,000 »	»	60,000 »	
1,160,780 »	»	1,461,150 »	1,461,150 »	»	»	
270,350 »	»					
30,000 »	»	»	95,000 »	»	95,000 »	
615,600 »	»	615,600 »	615,600 »	»	»	
3,213,130 »	»	3,213,130 »	3,368,130 »	»	155,000 »	

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO des articles	LITTÉRA des dévelop- pements	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		§ 3. Travaux et fournitures.
51	"	Service général. — Direction
		<i>Routes et stations (entretien).</i>
52	a.	Service ordinaire
	b.	Améliorations. — Charges extraordinaires.
		<i>Billes et fers des voies.</i>
55	a.	Service ordinaire
	b.	Charges extraordinaires
		<i>Locomotion et entretien du matériel.</i>
54	"	Service actuel
55	"	Renouvellement du matériel.
		<i>Transports et perception.</i>
56	"	Service ordinaire
		TOTAL DU § 3 DE LA 1 ^{re} SECTION. fr.
		Récapitulation de la 1^{re} section.
"	"	§ 1 ^{er} Personnel.
"	"	§ 2 ^e Salaires
"	"	§ 5 ^e Travaux et fournitures.
		TOTAL DE LA 1 ^{re} SECTION. fr.
		DEUXIÈME SECTION.
		DIRECTION DE LA RÉGIE DU CHEMIN DE FER.
57	"	Personnel
58	"	Matériel.
		TOTAL DE LA 2 ^e SECTION. fr.
		Récapitulation du chapitre III.
"	"	1 ^{re} SECTION. Chemins de fer en exploitation.
"	"	2 ^e — Direction de la régie du chemin de fer
		TOTAL DU CHAPITRE III. fr.

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
118,744	"	118,744	118,744	"	"	
262,000	"	589,000	589,000	"	"	
"	127,000					
506,666	"	872,000	946,000	"	"	74,000
"	572,000					
2,014,000	"	2,014,000	2,492,510	"	"	478,510
100,000	200,000	300,000	300,000	"	"	"
190,000	"	190,000	190,000	"	"	"
5,184,744	699,000	5,885,744	4,456,054	"	"	552,510
1,182,626	72,615	1,255,259	1,272,789	"	"	17,550
5,215,150	"	5,215,150	5,568,150	"	"	155,000
5,184,744	699,000	5,885,744	4,456,054	"	"	552,510
7,580,500	771,615	8,352,115	9,076,975	"	"	724,860
56,500	"	56,500	56,500	"	"	"
3,500	"	3,500	3,500	"	"	"
40,000	"	40,000	40,000	"	"	"
7,580,500	771,615	8,352,115	9,076,975	"	"	724,860
40,000	"	40,000	40,000	"	"	"
7,620,500	771,615	8,392,115	9,116,975	"	"	724,860

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE IV.		
POSTES.		
59	Personnel.	Traitement des directeurs, contrôleurs, percepteurs, commis, adjoints-commis, distributeurs, facteurs de ville et facteurs ruraux, courriers, messagers-piétons, etc.
60	Matériel.	Frais de bureau et de loyer, papiers, impressions, timbres, cachets, boîtes, etc. — Frais de tournées et de missions relatives au service des postes. — Transport des dépêches
61		Frais de construction et d'entretien de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer.
		Frais de premier établissement des timbres d'affranchissement, décrétés par la loi du 24 décembre 1847.
TOTAL DU CHAPITRE IV. fr.		
CHAPITRE V.		
MINES.		
62	Personnel du conseil des mines.	Traitement
63	—	Frais de route
64	—	Matériel
65		Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement.
66		Impressions, achat de livres, de cartes et d'instruments; publication de documents statistiques; encouragements et subventions; essais et expériences.
67		Traitements et indemnités du personnel du corps des mines
68		Jurys d'examen et voyages des élèves de l'école des mines
TOTAL DU CHAPITRE V. fr.		
CHAPITRE VI.		
PENSIONS.		
69		Pensions.
TOTAL DU CHAPITRE VI. fr.		
CHAPITRE VII.		
SECOURS.		
70		Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension
TOTAL DU CHAPITRE VII. fr.		
CHAPITRE VIII.		
DÉPENSES IMPRÉVUES.		
71		Dépenses imprévues non libellées au Budget.
TOTAL DU CHAPITRE VIII. fr.		

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		Observations.	
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		AUGMENTATION.	DIMINUTION.		
1,103,350	20,000	1,123,350	1,055,000	(a 90,350	"	<p>a) Une somme de 100,000 francs est jugée nécessaire à l'amélioration du service rural et à l'extension des bureaux ambulants sur le chemin de fer. De plus amples explications sont fournies à cet égard dans le cahier de développements qui sera incessamment distribué aux Chambres. D'un autre côté, on a transféré à l'article 2, chap. 1^{er} du Budget, une somme de 9,650 francs, qui représente le traitement normal de l'inspecteur général des postes 8,000 fr. et de l'employé qui restera attaché à ce fonctionnaire.</p> <p>En résumé l'article 20 se trouve donc majoré de 90,350 francs.</p> <p>b) Une somme de 3,500 francs a été transférée, savoir :</p> <p>1^o A l'article 3, chapitre 1^{er} du Budget pour frais de tournée de l'inspecteur général des postes. fr. 2,000</p> <p>2^o A l'article 4 du même chapitre pour frais de bureau du même. 1,500</p> <p style="text-align: right;">Total égal. 3,500</p> <p>c) Le crédit de 20,000 francs habituellement réclamé pour frais de construction et d'entretien des voitures, destinées au service des postes sur le chemin de fer, se trouve porté à 40,000 francs, parce que les développements à donner à ce service obligeront l'administration à faire construire au plus grand nombre de ces voitures en 1850 que pendant les années précédentes.</p> <p>d) L'allocation pour charges extraordinaires et temporaires est restée la même qu'au Budget de 1849.</p> <p>Le chiffre des charges ordinaires et permanentes était, au Budget de 1849, de 142,400 fr. Il est réduit au présent Budget à 128,400 francs, par suite du transfert aux articles du personnel de l'administration centrale du traitement de l'inspecteur général et de ses frais de déplacements et du traitement et de l'indemnité de déplacement d'un sous-ingénieur, savoir :</p> <p>Allocation au Budget de 1849. fr. 142,400</p> <p style="text-align: center;">A DÉDUIRE :</p> <p>1^o Montant du transfert à l'administration centrale (chap. 1^{er}, art. 2) :</p> <p>a. Traitement de l'inspecteur général. fr. 8,000</p> <p>b. Traitement d'un sous-ingénieur. 2,400</p> <p>2^o Montant du transfert à l'administration centrale (chap. 1^{er}, art. 3).</p> <p>a. Frais de déplacement de l'inspecteur général 1,500</p> <p>b. Frais de déplacement du sous-ingénieur 600</p> <p>3^o Économie :</p> <p>a. Frais de bureau de l'inspecteur général 300</p> <p>b. Différence entre le chiffre ci-dessus du traitement de l'inspecteur général et celui porté du même chef au Budget de 1849. 1,000</p> <p style="text-align: right;">Fr. 44,000</p> <p style="text-align: right;">Reste. fr. 128,400</p>	
463,500	"	463,500	467,000	"	(b 3,500		"
40,000	"	40,000	20,000	(c 20,000	"		"
"	"	"	16,000	"	16,000		"
1,600,850	20,000	1,620,850	1,556,000	110,350	19,500	"	
41,700	"	41,700	39,500	2,200	"	"	
600	"	600	600	"	"	"	
2,000	"	2,000	2,000	"	"	"	
45,000	"	45,000	43,000	"	"	"	
7,000	"	7,000	7,000	"	"	"	
128,400	8,567	156,967	150,967	"	(d 14,000	"	
6,000	"	6,000	6,000	"	"	"	
250,700	8,567	259,267	251,067	2,200	14,000	"	
7,000	"	(e 7,000	85,000	"	76,000	"	
7,000	"	7,000	85,000	"	76,000	"	
5,000	"	5,000	5,000	"	"	"	
5,000	"	5,000	5,000	"	"	"	
18,000	"	18,000	18,000	"	"	"	
18,000	"	18,000	18,000	"	"	"	

DÉVELOPPEMENTS DU PROJET DE BUDGET

NUMÉROS des		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
Chapitres.	Pages.	
<i>Récapitulation.</i>		
I.	12	Administration centrale
II.	14	Ponts et chaussées.
III.	26	Chemin de fer
IV.	30	Postes.
V.	<i>Ib.</i>	Mines.
VI.	<i>Ib.</i>	Pensions
VII.	<i>Ib.</i>	Secours
VIII.	<i>Ib.</i>	Dépenses imprévues
		TOTALS. fr.

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'EXERCICE 1850.

CRÉDIT DEMANDE POUR L'EXERCICE 1850.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1849.	DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
401,450 »	18,000 »	419,450 »	327,500 »	91,950 »	»	
4,295,659 80	841,128 67	5,156,788 56	5,101,574 15	159,709 45	124,205 »	
7,620,500 »	771,613 »	8,392,115 »	9,116,975 »	»	724,860 »	
1,606,850 »	20,000 »	1,626,850 »	1,536,000 »	110,550 »	19,500 »	
250,700 »	8,567 »	259,267 »	251,067 »	2,200 »	14,000 »	
7,000 »	»	7,000 »	83,000 »	»	76,000 »	
5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	»	»	
18,000 »	»	18,000 »	18,000 »	»	»	
14,185,159 80	1,650,508 67	15,844,468 56	16,458,914 15	564,209 45	1,958,655 »	
DIFFÉRENCE EN MOINS. fr.				594,445 57		

(ANNEXE AU N° 161.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1848-1849.

DÉVELOPPEMENTS NOUVEAUX

A L'APPUI

DU BUDGET DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'EXERCICE DE 1850.

29

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale.

ART. 2. — TRAITEMENT DES FONCTIONNAIRES, EMPLOYÉS ET GENS DE SERVICE.

Somme demandée : 523,350 francs.

Cette somme représente la dépense moyenne à résulter de la mise en vigueur de la nouvelle organisation de l'administration centrale du Département.

Cette nouvelle organisation consacre les principes que j'ai déjà eu l'honneur de développer devant la Chambre, lors de la discussion du budget de 1849, et qui ont pour objet le renforcement de l'action du Département sur les services extérieurs, la concentration à l'administration centrale de tous les éléments nécessaires pour le complet examen des affaires et leur prompt expédition et la fusion des administrations des chemins de fer et des postes.

Dans cet ordre d'idées, le nouvel arrêté organique divise l'administration centrale en trois services principaux :

Un secrétariat général ;

Une direction générale des ponts et chaussées et des mines ;

Une direction générale des chemins de fer et des postes.

Le secrétariat général comprend une direction dont les attributions sont celles de l'ancienne 5^e division réunies aux attributions des bureaux qui existaient déjà au secrétariat général.

La direction générale des ponts et chaussées et des mines, comprend un service d'inspection et deux directions.

Le service d'inspection comprend deux inspections, l'une des ponts et chaussées, l'autre des mines.

Le service d'inspection est une création nouvelle au Département, mais qui ne donnera lieu à aucune augmentation de dépense, attendu que l'inspection des ponts et chaussées remplacera la même inspection qui était établie précédemment au corps des ponts et chaussées, et que l'inspection des mines remplacera l'ancienne inspection générale du corps des mines.

Il n'y aura lieu, de ce chef, qu'à un transfert déjà indiqué à la page 13 des *Développements* du projet de budget.

Les deux directions comprennent les attributions des anciennes 1^{re}, 5^e et 6^e divisions.

La direction générale des chemins de fer et des postes comprend un service d'inspection, deux directions et un contrôle du timbre des coupons du chemin de fer et du timbre d'affranchissement des postes.

Le service d'inspection comprend trois inspections, dont deux pour le chemin de fer et une pour les postes.

Les deux inspections pour les chemins de fer sont des créations entièrement nouvelles et donneront, par conséquent, lieu à une augmentation de dépense; l'inspection pour les postes remplacera l'inspection extérieure ancienne et ne nécessitera ainsi qu'un transfert.

Les deux directions correspondent aux anciennes divisions des chemins de fer et des postes, augmentées, la première, d'un bureau de vérification des recettes et des matières, la deuxième, d'une comptabilité pour les expéditions d'articles d'argent par la poste.

Le bureau de vérification des recettes et des matières, pour le chemin de fer, ne nécessite pas de nouvelle demande de fonds au budget de 1850, puisque son institution au Département avait déjà été prévue au budget de 1849, mais l'établissement de la comptabilité pour les expéditions d'articles d'argent par la poste exigera la nomination de trois employés nouveaux, dont les traitements sont évalués ensemble à la somme de 5,000 francs.

La nécessité d'établir cette comptabilité résulte des motifs suivants :

Aux termes de l'art. 49 de la loi de comptabilité du 15 mai 1846, les comptes annuels des comptables doivent comprendre tous les faits de leur gestion, quelle qu'en soit la nature, et à quelque service public ou particulier qu'ils se rapportent; cette disposition entraîne donc l'obligation de rattacher à la comptabilité des percepteurs des postes le service des articles d'argent qui, jusqu'à présent, n'a pas été soumis au contrôle de la cour des comptes.

D'un autre côté, on a depuis longtemps signalé les inconvénients du transport des articles en nature d'un bureau de poste à l'autre; en effet, à part la nécessité de former des groupes d'espèces qui peuvent se fourvoyer ou donner lieu à des erreurs, ces envois exigent des inscriptions répétées sur les registres et les feuilles d'avis des bureaux par lesquels les articles doivent passer, et il en résulte parfois aussi des retards nuisibles à la bonne exécution du service.

Ces circonstances réunies ont fait reconnaître la convenance de modifier l'état actuel des choses, et d'y substituer le système suivi en France, qui consiste à faire recette pour ordre de l'article d'argent déposé par le public, et à délivrer en échange des mandats payables à vue dans tous les bureaux de poste du pays.

Ce mode est sans aucun doute le plus simple qui puisse être adopté, tant dans l'intérêt du public qu'au point de vue du service intérieur des bureaux

de perception ; mais, afin de l'entourer de garanties suffisantes, il importe que les mouvements de fonds qui auront lieu de ce chef fassent l'objet d'une surveillance rigoureuse de l'administration centrale, où une comptabilité spéciale devra être établie à cet effet.

Le contrôle du timbre des coupons du chemin de fer et du timbre d'affranchissement des postes n'est autre, quant au chemin de fer, que celui qui existe déjà à la direction des chemins de fer en exploitation, et qui est transféré au Département ; il ne résulte donc de ce chef qu'un transfert de dépense ; quant au contrôle, en ce qui concerne les postes, il nécessitera la nomination d'un commis de 1^{re} classe, au traitement de 2,250 francs.

Le tableau ci-annexé, sous le n° I, indique, par grade, les cadres du personnel de l'administration centrale, d'après la nouvelle organisation, ainsi que la dépense moyenne à résulter de cette organisation.

Il indique en outre, également par grade, le personnel à transférer des diverses administrations au département, ainsi que les sommes à transférer, par suite, à l'allocation pour l'administration centrale.

On voit, d'après ce qui vient d'être dit, que les services qui existaient au Département avant la nouvelle organisation, sont maintenus, que la répartition seule en est modifiée, et que les nouveaux services qui avaient été prévus au budget de 1849, mais qui n'ont pas été établis pendant cet exercice, le seront en 1850 ; que par suite il y aurait lieu de maintenir le chiffre alloué au budget de 1849, soit 249,900 francs.

Il résulte du tableau n° I sus-mentionné :

1° Que les traitements du personnel à transférer au Département s'élèvent ensemble à fr.	60,500
2° Que les deux inspections pour le chemin de fer couleront en traitements	16,000
La comptabilité des articles d'argent expédiés par la poste donnera lieu à une dépense nouvelle de	5,000
Et le contrôle du timbre d'affranchissement nécessitera également une augmentation de dépense de	2,250
	<hr/>
A ce compte, l'allocation pour l'administration centrale devrait être de fr.	332,750
Et comme il n'est demandé que	323,350
	<hr/>
Il y aurait un déficit de fr.	9,400

Mais je parviendrai à couvrir la dépense, au moyen du chiffre porté au budget, en ne nommant aux emplois créés par la nouvelle organisation qu'au fur et à mesure que les fonds me la permettront.

En résumé la différence entre le chiffre demandé fr.	525,550
Et le chiffre alloué pour 1849	249,000
	<hr/>
Soit. . . . fr.	74,550
	<hr/>
Constituant un transfert jusqu'à concurrence de. fr.	60,500
Il en résulte que la création des quatre nouveaux services, dont la nécessité m'a été démontrée, ne donnera lieu qu'à une augmentation de dépense de	15,850
	<hr/>
Total égal. . . . fr.	74,550
	<hr/>

ART. 3. — FRAIS DE ROUTE ET DE SÉJOUR DU MINISTRE, DES FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS DE L'ADMINISTRATION CENTRALE.

Somme demandée : 18,100 francs.

Il avait été alloué au budget de 1849 fr.	8,000
Donc différence en plus, pour 1850, de. fr.	10,000
Mais il vient en déduction de ce chiffre une somme de	9,000
	<hr/>
à transférer des diverses administrations à l'administration centrale, (voir, pour les détails, le tableau n° I), la différence réelle en plus, pour 1850, n'est donc que de. fr.	1,000
et comme on aura à payer, en 1850, les frais de route et de séjour des deux nouvelles inspections pour le chemin de fer, qui sont évalués à	3,000
	<hr/>
Il y aurait un déficit de fr.	2,000
si l'allocation pour l'administration centrale, telle qu'elle existait avant la nouvelle organisation n'avait été réduite à	6,000
	<hr/>
Au lieu de. fr.	8,000

ART. 4. — MATÉRIEL, FOURNITURES DE BUREAU, IMPRESSIONS, ACHAT ET RÉPARATION DE MEUBLES, ETC.

Somme demandée fr.	50,000
Somme allouée pour 1849.	42,500
	<hr/>
Différence en plus. . . . fr.	7,500

Ainsi qu'il a déjà été dit à la page 15 des Développements à l'appui du budget, l'augmentation de la dépense ne sera pas aussi importante, puisqu'une partie du personnel à transférer au Département jouissait d'indemnités pour frais de bureau qui ne lui seront plus payées à l'avenir et qui s'élevaient ensemble à fr.

	3,600
	<hr/>
L'augmentation ne sera donc plus que de	3,900

La somme de 7,500 francs doit couvrir la dépense de fournitures de bureau, de chauffage et d'éclairage de 51 fonctionnaires et employés adjoints à l'administration centrale; ce qui donne moins de 150 francs par personne.

Les indemnités pour frais de bureau, s'élevant ensemble à la somme susmentionnée de 3,600 francs, se répartissent comme suit :

Personnel du corps des ponts et chaussées.	fr.	1,600
Id. des mines		500
Id. des postes		1,500
		<hr/>
Somme égale.	fr.	3,600

La somme de 10,000 francs, portée comme charge temporaire, doit couvrir la dépense d'ameublement de :

2 bureaux de directeurs-généraux.	
5 id. d'inspecteurs-généraux.	
1 id. d'ingénieur en chef.	
2 id. de contrôleurs.	
1 id. d'ingénieur.	
5 id. de sous-ingénieurs.	
	<hr/>
Total.	14 bureaux.

CHAPITRE II.

Ponts et chaussées. — Bâtimens civils, etc.

PREMIÈRE SECTION.

PONTs ET CHAUSSÉES.

ART. 9. — ROUTES.

La somme demandée pour le service des routes est de fr.	2,618,600
--	-----------

Cette somme se subdivise de la manière suivante :

A. Entretien ordinaire des routes, d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1850	1,458,625
---	-----------

B. Travaux en dehors des baux d'entretien recon- nus indispensables et rendus nécessaires par des causes de force majeure; paiement des terrains cédés à la grande voirie, par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement, etc.	200,000
---	---------

C. Études de projets : frais de levée de plans, achat d'instruments, matériel et impressions	10,000
---	--------

D. Travaux d'amélioration et construction de routes	949,975
--	---------

Total fr.	2,618,600
---------------------	-----------

A. *Entretien ordinaire.*

Le crédit demandé pour l'entretien ordinaire des routes d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1850, est de fr.	1,458,625
--	-----------

La somme allouée au budget de 1849, pour le même objet, était de	1,420,672
---	-----------

Différence en plus fr.	57,953
----------------------------------	--------

Cette différence provient :

1° de ce que treize sections de routes nouvellement construites seront mises à l'état d'entretien ordinaire, en 1850;

2° de la remise à l'administration des ponts et chaussées, par le génie militaire, en exécution des décrets des 4 août 1811 et 31 janvier 1813, des parties de routes traversant les fortifications des places fortes, dont la dépense d'entretien était supportée jusqu'ici par le budget de la guerre.

Les treize sections de routes nouvelles sont :

- 1° Route de Nederbrakel à Renaix ;
- 2° Id. d'Hundelghem à Elst ;
- 3° Id. d'Aerschot à Hersselt ;
- 4° Id. d'embranchement de Mangonbroux à Jalhay ;
- 5° Id. de Visé à Berneau ;
- 6° Id. de Huy à Stavelot (section de trois ponts au pont sur la Lienne) ;
- 7° Id. de Visé à Tongres (dernière section) ;
- 8° Id. de Barvaux à Xhoris (partie comprise entre My et Bomal) ;
- 9° Id. de Visé à Gozin ;
- 10° Id. de Beeringen à Beverloo ;
- 11° Traverse de la grande voirie à Arlon ;
- 12° Embranchement entre la route de Philippeville à Givet et la Meuse, au bac du Prince ;
- 13° Route dite *des Ardoisières* (dernière section).

Les frais d'entretien de ces sections de routes sont évalués à 29,438 francs.

Les parties de routes dont la remise a été faite récemment par le génie militaire à l'administration des ponts et chaussées, traversent les fortifications des places de guerre ci-après désignées :

- 1° Ostende ;
- 2° Nieuport ;
- 3° Ypres ;
- 4° Menin ;
- 5° Mons ;
- 6° Tournai ;
- 7° Ath ;
- 8° Charleroi ;
- 9° Namur ;
- 10° Anvers ;
- 11° Audenaerde ;

- 12° Maldeghem (poste fortifié);
- 13° Diest;
- 14° Tête de Flandre;
- 15° Termonde;
- 16° Philippeville;
- 17° Lierre.

L'entretien de ces parties de routes est évalué approximativement à 8,515 francs.

Le tableau annexé, sous le n° I, aux Développements à l'appui du budget de 1849, et que l'on s'est abstenu de reproduire pour éviter des frais d'impression, indique le prix d'entretien de chaque route, d'après les baux existants et ceux à intervenir, et porte la dépense résultant de ce chef à fr. 1,420,672

En ajoutant à ce chiffre les deux sommes mentionnées ci-dessus, et s'élevant ensemble à 37,953

l'on obtient un total de 1,458,625
égal au crédit porté au budget de 1850, pour l'entretien de toutes les routes de l'État.

Les développements, en ce qui concerne cet entretien, se trouvent complétés par la production d'un état général présentant, par province, le relevé des sommes affectées aux dépenses de l'espèce depuis 1850, jusques et compris 1849 (annexe n° II).

Le bail courant de l'entretien des routes passé pour le terme de six ans, venant à expirer le 1^{er} mai 1851, l'on espère que le renouvellement des contrats amènera encore quelques économies dans les dépenses de cet entretien, quoique cependant ces dépenses aient déjà subi, depuis quelques années, d'assez fortes réductions.

Quant au produit des barrières pendant l'année 1850, il est impossible de l'indiquer dès à présent; toutes les barrières du royaume devant être réadjudgées pour le 1^{er} janvier prochain, fin du bail courant.

L'on se borne donc à produire ici un tableau général indiquant, par province, le produit des barrières d'après les baux existants aujourd'hui, comparé au même produit pendant l'année 1848 (annexe n° III).

B. Travaux en dehors des baux d'entretien, etc.

Somme demandée	fr. 200,000
Allocation du budget de 1849	200,000

Les Développements à l'appui du budget de 1847 (page 5) présentent des indications détaillées sur la nature et la nécessité des dépenses de l'espèce.

Pour 1849, ces dépenses avaient déjà atteint dans le courant d'octobre dernier, le chiffre de 187,000 francs, affecté en majeure partie à la reconstruction du pont de Theux, à l'élargissement de la rue Flamande à Bruges, et de la route de Roulers à Ingelmunster ; au pavage de la traverse de Seraing, etc.

C. Études de projets. — Frais de levée de plans, etc.

Somme demandée	fr. 10,000
Allocation de 1849	, . . . 10,000

Cette somme n'est certes pas trop élevée, puisqu'elle doit servir non seulement à couvrir les dépenses de toute nature relatives aux études de projets ; mais aussi à l'achat d'instruments et de cartes, aux frais d'impression, etc.

D. Travaux d'amélioration et construction de routes.

La somme demandée est de	fr. 949,975
Celle qui a été allouée pour le même objet au budget de 1849, était de	987,928
Différence en moins	fr. <u>57,955</u>

Cette différence résulte de ce que le chiffre assigné à l'entretien ordinaire des routes en 1849, a dû être majoré de pareille somme pour 1850, afin de pouvoir faire face aux dépenses d'entretien de treize sections de routes nouvelles, et des parties de chaussées traversant les places de guerre dont il est fait mention ci-dessus.

Ainsi que les développements à l'appui des budgets précédents l'ont fait ressortir, en admettant que la construction d'une lieue de route coûte en moyenne 150,000 francs, soit même 150,000 francs seulement, la somme de 940,975 francs disponible, en 1850, pour amélioration et construction de routes, ne pourra servir qu'à l'exécution de 6 à 7 lieues de route, soit environ $\frac{2}{3}$ de lieue par province, en supposant que chaque province ait une part égale au crédit. L'allocation affectée aux constructions nouvelles ayant peu varié depuis nombre d'années, il est facile de comprendre que, pour ne pas scinder les projets et par suite les entreprises, l'on a dû forcément répartir les dépenses sur plusieurs exercices, ce qui du reste présentait peu d'inconvénients, vu que la construction d'une route, quelque peu importante, ne saurait être terminée en une année.

La marche suivie était d'ailleurs la seule praticable en présence du peu de ressources dont le Gouvernement pouvait disposer ; cependant, afin de satisfaire aux prescriptions de la loi sur la comptabilité générale de l'État, il y a été introduit, dès l'année 1849, une modification importante qui mérite d'être signalée.

Jusques en 1848, les dépenses pour amélioration et construction de routes

étaient échelonnées sur trois, et quelquefois même sur quatre exercices, en sorte que l'avenir se trouvait toujours grevé longtemps à l'avance. Aujourd'hui les imputations n'ont plus lieu généralement que sur *deux exercices*, et il s'en suit qu'en ce moment, l'exercice 1851 se trouve encore complètement libre de tout engagement.

En résultat, quoiqu'il y ait aggravation de charges, en ce qui concerne l'entretien ordinaire, le crédit global demandé pour le service des routes, pendant l'exercice 1850, a été porté au même chiffre que celui accordé pour 1849.

D'après la recommandation faite par le Département des Finances de réduire autant que possible les frais d'impression, l'on croit devoir se borner, en ce qui concerne les routes construites depuis 1850, à renvoyer aux tableaux joints aux Développements à l'appui du budget de 1849 (annexes III, IV et V).

Les communications qui ont été entreprises depuis la publication de ce document, sont au nombre de dix, dont cinq routes de l'État, exécutées aux frais du trésor, avec le concours des intéressés; et cinq routes provinciales, dont le Gouvernement a favorisé l'exécution par des subsides.

Les cinq routes de l'État comportent une longueur ensemble d'environ 52,500 mètres, soit 6 1/2 lieues, et une dépense totale de . fr. 584,734 répartie sur trois exercices, à compter de 1848.

Les cinq communications provinciales présentent un développement d'environ 45,200 mètres, soit 8 1/2 lieues, et une dépense totale de fr. 553,300 dans laquelle l'État est intervenu pour 175,177 francs, répartis également sur les trois exercices précités.

Il est à présumer que l'on pourra encore mettre en adjudication, avant la fin de l'année, quelques autres communications dont les études et l'instruction se trouvent terminées, et les dépenses à charges de l'État être imputées, partie sur les fonds du budget de 1849, partie sur l'exercice 1850.

ART. 10. — PLANTATIONS.

A. Plantations nouvelles et entretien de celles existantes	fr. 59,700	} fr. 41,200
B. Somme à valoir pour surveillance extraordinaire	1,500	
Somme allouée au budget de 1849.		41,200

Le crédit de 39,700 francs, formant le *litt. A*, doit servir :

1° A l'entretien de toutes les plantations existantes et au remplacement des arbres déperissants, ou parvenus à maturité ;

2° A l'entretien et à l'exploitation de la pépinière de l'État établie à Laeken ;

5° A pourvoir de plantations les parties de routes où il n'en existe pas encore, et celles nouvellement construites et livrées à la circulation.

La somme de 1,500 francs, portée au *litt. B*, est destinée, comme les années précédentes, à pourvoir aux frais à résulter de la direction particulière de la pépinière et de toutes les opérations importantes des plantations, par l'homme spécial auquel cette mission a été confiée depuis plusieurs années.

Ce qui restera éventuellement disponible sur cette allocation sera ajouté au chiffre affecté aux travaux de plantation.

Les plantations sur les routes de l'État présentent un aspect généralement satisfaisant, et la plupart de celles qui ont été entreprises en dernier lieu sont bien venues et dénotent une végétation vigoureuse; cependant un certain nombre d'arbres et surtout les ormes qui se trouvent sur les routes à proximité de la capitale, ont souffert de la présence du scolyte.

Des expériences, d'après le procédé du docteur Robert de Paris, ont été faites récemment, dans le but de parvenir à détruire cet insecte rongeur; mais les opinions ne sont pas encore complètement fixées, jusqu'ici, sur l'efficacité du remède employé.

Une des opérations les plus importantes et qui exerce une grande influence sur la prospérité des plantations, est, sans contredit, l'élagage.

Cette opération se faisait de différentes manières, sans méthode ni principes fixes, presque toujours suivant la routine et les inspirations de ceux à qui elle était confiée. Les observations critiques que cette manière de procéder avait souvent provoquées, et la mauvaise venue de quelques plantations, engagèrent le Gouvernement, en 1847, à charger un homme spécial du soin de diriger les opérations de l'élagage; au début de sa mission, cet agent traita les arbres d'après un système nouveau, mais ce système, à peine mis en pratique, fut à son tour l'objet de vives critiques, dont il importait de faire constater l'exactitude par des expériences contradictoires.

Des mesures furent prises à cette fin; mais elles n'ont point abouti jusqu'ici à un résultat concluant, parce que l'expérience a été commencée à une époque de l'année où la végétation se trouvait déjà trop avancée.

Un nouvel essai comparatif devra donc avoir lieu en temps opportun.

Toutefois les rapports des ingénieurs en chef des provinces présentent les résultats obtenus comme étant généralement favorables; mais il y a accord unanime pour reconnaître que l'expérience n'est pas suffisante et qu'elle devra être poursuivie encore pendant un certain nombre d'années.

La pépinière de Laeken continue à donner des résultats satisfaisants, et, cette année encore, elle fournira 12 à 14 mille sujets de différentes espèces propres à être plantés sur les routes.

La malveillance continue à exercer, de temps à autre, ses ravages, et récemment encore, l'on a eu à déplorer la destruction d'un assez grand nombre

d'arbres sur quelques routes de la province de Hainaut ; malgré les recherches les plus actives, les auteurs de ce méfait n'ont pu être découverts jusqu'ici.

DEUXIÈME SECTION.

BÂTIMENTS CIVILS.

ART. 11. *Litt. A.* — ENTRETIEN ET RÉPARATION DES PALAIS, HOTELS, ÉDIFICES ET MONUMENTS, AINSI QUE DES BÂTIMENTS DONT LES LOIS METTENT L'ENTRETIEN A CHARGE DE L'ÉTAT.

Somme demandée pour 1850	fr. 52,000
Crédit alloué en 1849	52,000

Cette allocation paraîtra peu élevée si l'on considère qu'elle doit servir à l'entretien et à la réparation, pendant une année, de tous les bâtiments civils, qui sont au nombre de 50 (*voir* le tableau, annexe A, joint au rapport de la section centrale sur le budget de 1849).

Cet entretien, effectué autrefois par voie de soumission, a lieu aujourd'hui par adjudication publique, d'après un cahier des charges avec bordereau indiquant le prix de chaque espèce d'ouvrages prévus.

Le bail courant, passé pour un terme de deux ans, expirant le 1^{er} janvier 1850, il sera procédé prochainement à son renouvellement, après que les prix du dernier bordereau auront été révisés avec tout le soin possible. Le nouveau bail ne comprendra plus la réparation et l'entretien des toitures, gouttières, conduits d'eau, etc. Ce travail fera l'objet d'une entreprise à part, et à forfait, moyennant un prix global à fixer par les concurrents, qui, à cet effet, recevront communication des plans et de la description exacte de toutes les parties de toitures et gouttières, etc., à entretenir dans un parfait état, pendant la durée du bail, conformément aux prescriptions d'un cahier des charges rédigé à cet effet, et stipulant des pénalités pour chaque infraction aux clauses du contrat.

Ce nouveau mode de procéder promet des résultats avantageux, tant sous le rapport de la bonne exécution des travaux, que sous celui de l'économie : l'administration communale de la ville de Gand en a fait l'expérience avec succès.

Litt. B. Construction dans la cour de l'hôtel du Ministère de l'Intérieur d'un bâtiment destiné à y loger les bureaux d'expédition, et à servir de dépôt d'archives et de bûcher.

Le crédit extraordinaire demandé pour cet objet est de . . . fr. 11,500

La construction du bâtiment projeté est réclamée avec les plus vives instances par M. le Ministre de l'Intérieur.

Voici les considérations sur lesquelles la demande est appuyée :

L'exiguïté de l'hôtel du Ministre de l'Intérieur a nécessité le placement des bureaux d'expédition dans un entresol où l'air et la lumière ne pénètrent que très-imparfaitement.

En été, la chaleur y est suffocante ; pendant l'hiver, et par un temps sombre, le travail ne peut commencer qu'une heure après le temps fixé pour l'ouverture des bureaux, et l'on est obligé de se servir de lampes à deux heures de l'après-midi. Cet état de choses nuit considérablement au travail, augmente la dépense et doit nécessairement altérer la santé du personnel nombreux de l'expédition.

Le projet de la construction qu'il s'agit d'effectuer, rédigé par l'ingénieur en chef des bâtiments civils, évalue la dépense à faire au chiffre porté au budget.

Litt. C. *Établissement d'un appareil pour le chauffage de la nouvelle salle destinée aux séances du Sénat.*

Cette dépense se trouve couverte par un crédit extraordinaire de 25,000 francs, voté au budget de 1849 ; elle ne figure à celui de 1850 que comme rappel.

TROISIÈME SECTION.

SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE ET DES POLDRES.

ART. 13. — CANAL DE GAND AU SAS-DE-GAND.

Somme demandée : 29,548 francs.

La somme de 29,548 francs, demandée pour le service du canal de Gand au Sas-de-Gand, est égale au crédit alloué au budget de 1849.

Elle se répartit de la manière suivante :

1 ^o Travaux d'entretien ordinaire.	fr.	7,548
2 ^o Travaux de dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale		12,000
3 ^o Travaux de restauration et de renforcement des bords.		10,000
Total.	fr.	29,548

Les travaux d'entretien ordinaire du canal de Gand au Sas-de-Gand ont été adjugés, moyennant une somme annuelle de 7,548 francs, pour un

terme de cinq années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1848, et qui finira le 30 avril 1853.

Les sommes de 12,000 et de 10,000 francs, demandées pour le dévasement du canal et la réparation de ses bords et talus, sont égales aux crédits alloués, pour les mêmes travaux, aux budgets des exercices précédents.

Produits.

Le canal de Gand au Sas-de-Gand a produit en 1859.	. fr.	55,231	64
Id.	en 1840.	42,887	53
Id.	en 1841.	37,823	16
Id.	en 1842.	38,264	55
Id.	en 1843.	29,905	73
Id.	en 1844.	25,897	48
Id.	en 1845.	27,603	20
Id.	en 1846.	25,361	22
Id.	en 1847.	26,447	12
Id.	en 1848.	28,528	60

ART. 14. — CANAL DE MAESTRICHT A BOIS-LE-DUC.

Somme demandée : 71,255 francs

La somme de 71,255 francs, demandée pour le service du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, présente une diminution de 1,745 francs sur le crédit alloué au budget de 1849.

La somme demandée se répartit de la manière suivante :

1 ^o Travaux d'entretien ordinaire.	. . . . . fr.	12,585
2 ^o Reconstruction en maçonnerie des bajoyers en fascinages de l'écluse n° 17, à Loozen (1 ^{re} moitié).	. . . . .	55,750
3 ^o Reconstruction de la maison pontonnière, à Neerhaeren.	. . . . .	3,050
4 ^o Remplacement du pont-levis de Bilsen par un pont tournant (complément de la dépense).	. . . . .	9,100
5 ^o Remplacement du pont-levis d'Eysden par un pont tournant (1 ^{re} moitié).	. . . . .	8,800
6 ^o Construction d'un garde-corps en fer à la prise d'eau de Hocht.		970
7 ^o Dévasements aux abords de l'écluse de Hocht.	. . . . .	1,000
Total.	. . . . fr.	<u>71,255</u>

L'entreprise des travaux d'entretien ordinaire du canal de Maestricht à Bois-le-Duc a été adjugée, moyennant une somme de 83,900 francs (soit fr. 15,985-55 par an), pour un terme de six années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1849 et qui finira le 30 avril 1855.

Pour garantie de la bonne exécution et de la conservation des travaux, une retenue de 10 p. % est opérée sur les sommes payées à compte du prix de cette entreprise.

Cette retenue ne devant être soldée que lors de la réception définitive des travaux, qui sera faite, s'il y a lieu, le 30 avril 1855, époque à laquelle les terrassements et tous les ouvrages du canal devront se trouver dans l'état d'entretien prescrit par le cahier des charges, l'on ne demande au projet de budget de l'exercice 1850, qu'une somme de 12,585 francs, égale aux $\frac{9}{10}$ de la somme considérée comme formant le prix annuel de l'entreprise.

Le bail précédent, expiré le 28 février 1849, comportait pour chaque exercice une dépense de 26,000 francs, soit fr. 12,016-67 de plus par an que le prix de l'entreprise actuelle.

L'écluse n° 17, établie à Loozen, est la seule des trois écluses de la partie belge du canal de Maestricht à Bois-le-Duc qui ait encore des bajoyers en fascina-ges. Ces fascina-ges sont dans un si mauvais état, qu'il est impossible de les maintenir plus longtemps. Déjà des affaissements ont eu lieu, et la navigation pourrait être entravée, dans le cas où ils prendraient un caractère plus grave, ce qui peut arriver d'un moment à l'autre. La somme de 55,750 francs, portée au projet de budget de l'exercice 1850, forme la moitié de la dépense à laquelle on estime que la reconstruction en maçonnerie des bajoyers de l'écluse de Loozen doit donner lieu.

La maison du pontonnier de Neerhaeren est en mauvais état; il y a donc nécessité de procéder à sa reconstruction, et une somme de 3,050 francs est demandée à cet effet.

L'entreprise des travaux de reconstruction du pont de Bilsen a été adjugée pour une somme de 17,600 francs, au paiement de laquelle sont destinés le crédit de 9,100 francs que l'on demande, et l'allocation de 8,500 francs portée au budget de l'exercice 1849.

Le pont d'Eysden est dans une situation à faire craindre des accidents et il y aurait de l'imprudence à en ajourner la reconstruction. La dépense évaluée à 17,600 francs, pouvant toutefois être répartie sur deux exercices, l'on ne demande pour 1850 qu'une somme de 8,800 francs.

L'établissement d'un garde-corps à la prise d'eau de Hocht est nécessaire pour prévenir des malheurs.

Le dévasement du canal, aux abords de l'écluse de Hocht, n'est pas moins indispensable, afin de ne pas entraver la navigation.

Produits.

Le canal de Maestricht à Bois-le-Duc a produit en 1839	fr. 24,280 17
Id. en 1840	52,569 85
Id. en 1841	55,579 99
Id. en 1842	55,255 55
Id. en 1843	55,595 48
Id. en 1844	50,005 57
Id. en 1845	54,660 29
Id. en 1846	29,785 97
Id. en 1847	34,195 99
Id. en 1848	31,539 71

ART. 15. CANAL DE POMMERCEUL A ANTOING.

Somme demandée : 96,489 francs.

La somme de 96,489 francs, demandée pour le service du canal de Pommerœul à Antoin, est égale au crédit alloué au budget de 1849.

Cette somme est destinée à faire face aux dépenses dont l'indication suit :

1 ^o Travaux d'entretien ordinaire.	fr. 24,000
2 ^o Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration; alimentation par machines à vapeur	72,489
Total	<u>fr. 96,489</u>

Les travaux d'entretien du canal de Pommerœul à Antoin ont été adjugés pour un bail de neuf années, prenant cours le 1^{er} janvier 1843.

L'entretien ordinaire, décrit au cahier des charges, s'exécute à forfait, au moyen d'une somme fixe et annuelle de 24,000 francs.

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

Le rabais de l'adjudication s'applique proportionnellement aux prix du bordereau.

L'adjudication a eu pour résultat d'amener sur ces prix un rabais de 1 pour cent.

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

La somme de 72,489 francs, demandée pour travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration, s'applique :

1° Aux constructions nouvelles et renouvellements non prévus dans l'entretien ordinaire;

2° Aux travaux de consolidation des berges de la tranchée du bief de partage;

3° Aux dépenses d'alimentation extraordinaire du canal, par machines à vapeur.

Produits.

Le canal de Pommerœul à Antoing a produit en 1839 . . .	fr.	415,065	24
Id. en 1840 . . .		587,780	79
Id. en 1841 . . .		458,506	99
Id. en 1842 . . .		453,327	85
Id. en 1843 . . .		370,354	72
Id. en 1844 . . .		374,426	85
Id. en 1845 . . .		508,554	29
Id. en 1846 . . .		419,202	05
Id. en 1847 . . .		462,788	36
Id. en 1848 . . .		463,542	46

ART. 16. — SAMBRE CANALISÉE.

Somme demandée : 105,782 francs.

La somme de 105,782 francs, demandée pour le service de la Sambre canalisée, présente une réduction de 630 francs sur le crédit alloué au budget de 1849.

La somme demandée est destinée à pourvoir à l'exécution des travaux d'entretien ordinaire et de dragage.

Les travaux d'entretien et d'amélioration à exécuter à la Sambre et à ses dépendances, dans les provinces de Hainaut et de Namur, sont adjugés pour un terme de six années, qui a pris cours le 1^{er} janvier 1847 et qui finira le 31 décembre 1852.

Ces travaux ont été adjugés en deux lots. Le premier lot s'étend de la frontière de France jusques et y compris l'écluse n° 15 de Moignelée. Le deuxième lot comprend les travaux à effectuer à la Sambre, dans la province de Namur.

L'exécution des travaux a lieu, chaque année, d'après un métré dressé à l'avance et approuvé par le Département des Travaux Publics.

On applique aux ouvrages exécutés, d'après le métré approuvé, les prix du bordereau arrêté dans le cahier des charges, déduction faite du rabais obtenu lors de l'adjudication.

Produits.

La Sambre canalisée a produit, du 20 novembre 1845, date de la prise de possession par l'État, au 31 décembre suivant, fr.

		28,070	90
Id.	en 1836 . . .	577,666	84
Id.	en 1837 . . .	572,778	44
Id.	en 1838 . . .	525,068	96
Id.	en 1839 . . .	566,437	25
Id.	en 1840 . . .	385,981	19
Id.	en 1841 . . .	422,268	54
Id.	en 1842 . . .	436,167	91
Id.	en 1843 . . .	507,528	09
Id.	en 1844 . . .	521,654	21
Id.	en 1845 . . .	626,745	75
Id.	en 1846 . . .	647,640	40
Id.	en 1847 . . .	735,759	75
Id.	en 1848 . . .	501,093	88

ART. 17. — CANAL DE CHARLEROY A BRUXELLES.

Somme demandée : 70,700 francs.

La somme de 70,700 francs, demandée pour le service du canal de Charleroy à Bruxelles, est inférieure de 11,200 francs au crédit alloué au budget de 1849.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien ordinaire et d'amélioration	fr.	55,000
2° Pavage de diverses parties de trottoirs pour le halage		10,000
3° Frais de navigation du soir		5,700
	fr.	<u>70,700</u>

L'entreprise des travaux d'entretien et d'amélioration à exécuter au canal de Charleroy à Bruxelles a été adjugée, partie à forfait, partie sur bordereau de prix, pour un terme qui a pris cours le 1^{er} mars 1848 et qui finira le 1^{er} mai 1851.

La somme de 10,000 francs, demandée pour le pavage de diverses parties de trottoirs, est égale au crédit alloué, pour le même objet, au budget de 1849.

La somme de 5,700 francs, demandée pour les frais de la navigation du soir, est destinée au paiement de la dépense qu'occasionne l'éclairage des ponts et écluses. Cette somme est inférieure de 2,300 francs au crédit alloué, pour le même objet, au budget de 1849.

L'entreprise actuelle du halage des bateaux sur le canal de Charleroy à

Bruxelles, ne donnant à l'adjudicataire aucun droit aux primes payées précédemment pour donner de l'impulsion à ce service, l'allocation accordée annuellement pour cet objet au Département des Travaux Publics, ne doit point être reproduite au budget de 1850. Le crédit porté de ce chef au budget de l'exercice 1849 s'élevait à 22,000 francs.

Produits.

Le canal de Bruxelles à Charleroy a produit, du 11 octobre 1852, jour de son ouverture, au 31 décembre de la même année. fr.

		121,668 83
Id.	en 1833	536,317 48
Id.	en 1834	609,074 45
Id.	en 1835	686,331 48
Id.	en 1836	886,092 37
Id.	en 1837	918,726 95
Id.	en 1838	836,437 40
Id.	en 1839	1,027,968 10
Id.	en 1840	1,044,101 82
Id.	en 1841	1,320,794 22
Id.	en 1842	1,339,588 94
Id.	en 1843	1,369,282 63
Id.	en 1844	1,277,200 86
Id.	en 1845	1,568,572 79
Id.	en 1846	1,367,391 48
Id.	en 1847	1,655,282 46
Id.	en 1848	1,554,962 78

ART. 18. — SERVICE DE L'ESCAUT.

Somme demandée : 32,528 francs.

La somme de 32,528 francs, demandée pour le service de l'Escaut, présente une augmentation de 13,880 francs sur le crédit alloué au budget de 1849.

La somme demandée se répartit ainsi qu'il suit :

1° Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale	fr.	6,848
2° Id. dans la province de Hainaut		10,000
3° Établissements de ponts de halage dans la Flandre orientale		2,680
4° Entretien du débarcadère établi au quai du Rhin à Anvers		1,000
5° Construction d'un nouveau débarcadère au même quai. . . .		12,000
	fr.	<u>32,528</u>

Les travaux d'entretien ordinaire de l'Escaut, dans la Flandre orientale, ont été adjugés, moyennant une somme annuelle de 6,548 francs, pour un terme de cinq années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1848, et qui finira le 30 avril 1855. La somme de 500 francs, dont le prix de cette entreprise se trouve majoré au projet de budget de l'exercice 1850, est destinée à l'exécution de travaux tombant en dehors du bail d'entretien.

La somme de 10,000 francs, destinée à pourvoir à l'exécution des travaux ordinaires d'entretien de l'Escaut dans la province de Hainaut, pendant l'année 1850, est égale au crédit alloué, pour cet objet, au budget de 1849.

Le halage étant interrompu le long du Bas-Escaut par des criques ou ruisseaux naturels, on établit, chaque année, des ponts sur quelques-uns de ces affluents. Une somme de 2,680 francs est demandée pour la continuation de ces utiles constructions, pendant l'année 1850.

Le débarcadère établi au quai du Rhin, à Anvers, exigeant des travaux de réparation, l'on demande une somme de 1,000 francs pour l'exécution de ces travaux.

Le développement qu'ont pris les relations par bateaux à vapeur entre Anvers et Hull, rendant indispensable l'augmentation des moyens de débarquement au quai du Rhin, le commerce de la place d'Anvers réclame, avec les instances les plus vives, l'établissement du nouveau débarcadère pour la construction duquel un crédit de 12,000 francs est demandé.

Produits.

L'Escaut a produit en 1840	fr.	54,896	16
Id. en 1841		57,751	15
Id. en 1842		66,486	26
Id. en 1843		81,256	44
Id. en 1844		90,525	22
Id. en 1845		112,405	17
Id. en 1846		94,472	44
Id. en 1847		105,242	22
Id. en 1848		89,192	07

ART. 19. -- SERVICE DE LA LYS.

Somme demandée : 68,460 francs.

La somme de 68,460 francs, demandée pour le service de la Lys, présente une augmentation de 20,260 francs sur le crédit alloué au budget de l'exercice 1849.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Travaux ordinaires dans la Flandre occidentale	fr. 17,300
2° Id. Flandre orientale	10,400
3° Réparation des ponts de Wervicq et de Warneton	1,400
4° Reconstruction du pont tournant établi sur l'écluse de Menin.	7,500
5° Amélioration du cours de la rivière et du chemin de halage dans la traverse de la ville de Courtrai, reconstruction des quais de la rive gauche (1 ^{er} tiers de la part de l'État)	50,000
6° Établissement de six ponts de halage sur des ruisseaux affluents.	1,860
Total.	fr. <u>68,460</u>

La somme de 17,300 francs, demandée au projet de budget de 1850, pour l'entretien ordinaire de la partie de la Lys située dans la Flandre occidentale, est égale au crédit alloué de ce chef au budget de 1849.

L'entreprise de l'entretien ordinaire de la Lys, dans la Flandre orientale, a été adjugée, moyennant une somme annuelle de 10,400 francs, pour un terme de cinq années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1848, et qui finira le 30 avril 1853.

Les ponts de Wervicq et de Warneton, entretenus à frais communs par la France et la Belgique, réclament des réparations qu'il n'est pas possible d'ajourner. L'on demande une somme de 1,400 francs pour faire face à la part de la Belgique dans les frais des travaux à y exécuter.

Le pont tournant établi sur l'écluse de Menin, se trouvant dans un état de détérioration tel que l'on ne peut plus songer à le restaurer, une somme de 7,500 francs est demandée pour pourvoir à sa reconstruction.

Cette somme avait déjà été accordée au budget de l'exercice 1847, mais il n'en a point été fait usage, l'adjudication de l'entreprise des travaux de reconstruction du pont dont il s'agit n'ayant pu avoir lieu en temps utile.

Depuis plusieurs années la navigation de la Lys et l'écoulement des eaux dans la traverse de la ville de Courtrai, éprouvent des entraves continuelles par le peu de profondeur du lit au pied du quai de la rive gauche, par l'interruption du halage sur la même rive, et par le rétrécissement de la dérivation. Mes prédécesseurs ont reconnu que, pour remédier, d'une manière efficace, à cet état de choses essentiellement préjudiciable au commerce et aux propriétés riveraines, il ne suffisait pas de reconstruire, sur ses anciennes bases, le quai dont les débris encombrant la rivière, mais qu'il était nécessaire d'en combiner l'exécution de manière à les faire concourir à l'amélioration du régime de la rivière. La dépense totale, à résulter de la rectification et de la reconstruction du quai, est estimée à 120,000 francs. Mais comme ces travaux contribueront, dans une certaine mesure, à l'embellissement de la ville, l'exécution en sera subordonnée à la participation de cette dernière, jusqu'à concurrence d'un quart, soit d'une somme de 50,000 francs. La part de l'État sera donc réduite à la somme de 90,000 francs, qui sera répartie sur trois exercices.

L'établissement des six ponts de halage, pour la construction desquels on demande une somme de 1,860 francs, est indispensable dans l'intérêt de la navigation. Chaque année on établit de semblables ponts sur quelques affluents de la Lys, afin de faire disparaître l'obstacle qu'ils opposent au halage des bateaux.

Produits.

La Lys a produit en 1840.	. . . . .	fr.	56,264 98
Id.	en 1841		51,719 59
Id.	en 1842		58,880 55
Id.	en 1843		56,049 21
Id.	en 1844		54,959 47
Id.	en 1845		66,187 62
Id.	en 1846		64,406 54
Id.	en 1847		69,558 75
Id.	en 1848		54,042 95

ART. 20. — SERVICE DE LA MEUSE DANS LES PROVINCES DE LIÈGE ET DE NAMUR.

Somme demandée : 220,000 francs.

L'allocation demandée pour le service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur, est la même que celle qui figure au budget de 1849.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Entretien et travaux ordinaires aux chemins de halage.	. . . . .	fr.	20,000
2° Travaux d'amélioration			200,000
		Total.	<u>fr. 220,000</u>

Les travaux à entreprendre au moyen de la somme de 200,000 francs formeront la continuation des améliorations apportées, depuis 1840, au régime de la Meuse et aux chemins de halage de ce fleuve.

Produits.

La Meuse a produit en 1840.	. . . . .	fr.	65,800 00
Id.	1841		76,500 00
Id.	1842		85,900 62
Id.	1843		101,251 63
Id.	1844		62,188 95
Id.	1845		63,994 53
Id.	1846		74,065 10
Id.	1847		81,608 67
Id.	1848		25,193 02

ART. 21. — SERVICE DE LA MEUSE DANS LA PROVINCE DE LIMBOURG.

Somme demandée : 50,000 francs.

La somme de 50,000 francs, demandée pour le service de la Meuse, dans la province de Limbourg, est égale au crédit alloué au budget de 1849.

Elle se répartit comme suit :

1° Entretien du chemin de halage de la rive gauche et des travaux de défense exécutés à la même rive depuis 1840	fr. 40,000
2° Réparations éventuelles aux rives	10,000
	<u>fr. 50,000</u>

La somme de 40,000 francs demandée pour l'entretien du chemin de halage de la rive gauche de la Meuse, dans la province de Limbourg, et des ouvrages de défense exécutés à la même rive depuis 1840, est égale au crédit alloué, pour le même objet, au budget de l'exercice 1849.

Bien que les travaux exécutés à la rive gauche de la Meuse depuis 1840 se soient parfaitement maintenus jusqu'aujourd'hui, il est prudent que le département des Travaux Publics se trouve en mesure de faire face aux événements imprévus qui pourraient survenir. Comme en 1849, un crédit de 10,000 francs se trouve à cet effet porté au projet de budget de l'exercice 1850.

ART. 22. — SERVICE DE LA DENDRE.

Somme demandée : fr. 55,254-56.

La somme demandée pour le service de la Dendre s'élève à fr. 55,254-56 et présente une augmentation de fr. 9,276-72 sur le crédit alloué au budget de 1849.

La somme demandée se répartit de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale	fr. 6,688 00
2° Id. province de Hainaut	5,000 00
3° exhaussement des bajoyers et des portes de l'écluse de navigation à Termonde	10,000 00
4° exhaussement de la digue bordant le fossé capital de la dite place	6,445 00
5° Enlèvement d'attérissements et d'alluvions	8,000 00
6° Plantations sur le chemin de halage dans la commune de Wespelaere	255 00
7° Indemnité pour la manœuvre du moulin de Grammont.	846 56
	<u>fr. 55,254 56</u>

L'entreprise de l'entretien de la Dendre, dans la Flandre orientale, a été adjugée moyennant une somme annuelle de 6,688 francs, pour un terme de cinq années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1848, et qui finira le 30 avril 1855.

La somme de 5,000 francs demandée pour l'entretien de la Dendre, dans la province de Hainaut, est égale à celle allouée de ce chef pour l'exercice 1849.

L'exhaussement des bajoyers et des portes de l'écluse de navigation de Termonde, ainsi que de la digue bordant le fossé capital des fortifications de cette ville, est un travail que la situation de la dite écluse nécessite. L'on demande, pour l'exécution de ce travail, deux crédits, l'un de 10,000 francs et l'autre de 6,445 francs.

Des attérissements et des alluvions se sont de nouveau formés dans la Dendre. Leur présence pouvant causer des entraves réelles à la navigation, un crédit de 8,000 francs est demandé pour permettre d'en opérer l'enlèvement.

La plantation pour l'exécution de laquelle une somme de 255 francs est demandée remplacera des arbres vendus en 1848.

Produits.

La Dendre a produit en 1841.	. . . . . fr.	22,637 12
Id. en 1842.	. . . . .	22,423 24
Id. en 1843.	. . . . .	18,582 36
Id. en 1844.	. . . . .	19,600 52
Id. en 1845.	. . . . .	22,840 17
Id. en 1846.	. . . . .	25,558 44
Id. en 1847.	. . . . .	24,213 79
Id. en 1848.	. . . . .	19,619 21

ART. 23. — SERVICE DU RUPÉL.

Somme demandée : 40,000 francs.

La somme demandée au projet de budget de l'exercice 1850 est supérieure de 10,000 francs au crédit alloué au budget de 1849.

Des travaux importants ayant été entrepris en 1849, au moyen des crédits de 110,540 francs et de 30,000 francs respectivement alloués aux budgets des exercices 1848 et 1849, pour l'amélioration de la navigation du Rupel, il est prudent d'attendre que l'expérience ait fait connaître s'ils satisfont au but que l'on s'est proposé, avant de se résoudre à procéder à l'exécution de nouveaux ouvrages de la même nature.

L'on se borne donc à demander :

1° Pour l'exécution de travaux d'entretien aux ouvrages du Rupel	fr.	8,000
2° Pour la construction de huit épis et le prolongement d'un ouvrage de même nature.		50,000
3° Pour l'enlèvement du banc de Niel		2,000
		<u>40,000</u>
Soit une somme de	fr.	<u>40,000</u>

Trois des épis à construire seront placés sur la rive gauche de la Nèthe, à son embouchure dans le Rupel, et auront ensemble 60 mètres de longueur.

L'établissement de deux autres de ces ouvrages et le prolongement d'un épi auront lieu sur la rive gauche du Rupel, en aval de Boom, dans la concavité de la rivière vis-à-vis du poldre de Brouck ; la longueur totale en sera de 115 mètres.

Enfin les trois épis restants seront construits entre les épis qui existent sur la rive droite du Rupel, en face de la pointe de Ruysbroeck, et auront ensemble une longueur de 125 mètres.

Le banc de Niel forme un véritable barrage dans le Rupel. Il est attaché à la rive droite de la rivière et laisse le long de la rive gauche une passe qui n'a guère, à marée basse, que 50 à 40 mètres de largeur. Ce banc est situé à la hauteur de l'ancienne rupture de Ruysbroeck. Sa formation doit être due à quelque cause extraordinaire. Il y a tout lieu de croire qu'on parviendra à le faire disparaître en construisant deux épis à hauteur de marée haute, sur la rive gauche du Rupel, l'un en amont et l'autre en aval du banc. La longueur totale de ces deux épis sera de 10 mètres.

ART. 24. — SERVICE DE LA DYLE ET DU DEMER.

Somme demandée : 63,000 francs.

La somme demandée pour le service de la Dyle et du Demer est inférieure de 50,000 francs au crédit alloué au budget de 1849.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien ordinaire	fr.	15,000
2° Achèvement du barrage avec portes de flot en construction à Malines et travaux d'amélioration à entreprendre sur divers points du Demer		50,000
		<u>65,000</u>
Total	fr.	<u>65,000</u>

Les travaux d'entretien de la Dyle et du Demer ont été adjugés pour un terme de trois années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1848 et qui finira le 30 avril 1851.

L'exécution en a lieu, chaque année, d'après un métré dressé à l'avance et approuvé par le Département des Travaux Publics.

On applique aux travaux exécutés, d'après le métré approuvé, les prix du bordereau arrêté dans le cahier des charges, déduction faite du rabais de 5 p. % obtenu lors de l'adjudication.

Aux termes du cahier des charges, la totalité des travaux à exécuter pendant une année, ne peut dépasser la somme de 15,000 francs, que du consentement de l'entrepreneur.

Le tableau suivant indique la répartition du crédit alloué au budget de 1849, pour le service de la Dyle et du Demer.

EXERCICE 1849.

Crédit alloué, chap. II, art. 25, du budget fr. 115,000 00

Sommes payées ou engagées.

1° Travaux d'entretien de la Dyle et du Demer fr.	15,000 00
2° Travaux supplémentaires d'entretien	5,200 00
3° Renforcement des ouvrages d'art de la dérivation de la Dyle à Malines	18,076 65
4° Réparations effectuées au barrage de Werchter.	960 87
5° Établissement d'un chemin d'exploitation	300 00
6° Solde de l'entreprise des travaux d'établissement de ponts de halage, de digues, de tuyaux de décharge, etc.	5,544 95
7° Solde de l'entreprise des travaux d'amélioration du cours du Demer entre Aerschot et Werchter	28,572 85
8° Terrains emprisis pour l'exécution de ce travail	15,095 51
9° Construction d'un barrage avec portes de flot, surmonté d'un pont en charpente, sur la Dyle, près de la porte d'Eau, à Malines.	76,000 00
Ensemble. . . . fr.	162,550 59

Ce tableau indique qu'il y a, sur le crédit alloué au budget de 1849, une insuffisance de fr. 49,550 59

Mais il est à remarquer que cette insuffisance sera couverte jusqu'à concurrence de la somme de 59,555 54

qui représente la partie non encore utilisée du subside de 59,000 francs, pour lequel, aux termes de la convention du 20 octobre 1845, la ville de Malines s'est engagée à contribuer dans les travaux entrepris dans cette localité.

Différence. . . . fr. 10,217 25

Cette somme de fr. 10,217-25 devra être prélevée, pour solder l'entreprise du barrage en construction à Malines, sur le montant du crédit de 50,000 francs demandé au projet de budget de 1850.

Le surplus de ce crédit sera utilisé à l'exécution de travaux d'amélioration à entreprendre sur divers points du Demer qui seront ultérieurement déterminés par le Gouvernement.

Produits.

Le Demer a produit en 1841	fr.	3,777 16
Id. en 1842		4,012 86
Id. en 1843		5,746 70
Id. en 1844		5,430 56
Id. en 1845		2,826 98
Id. en 1846		2,593 52
Id. en 1847		3,269 08
Id. en 1848		3,630 06

ART. 25. — SERVICE DE LA SENNE.

Somme demandée : 250 francs.

La somme de 250 francs, demandée pour le service de la Senne, est égale au crédit alloué, pour le même service, au budget de 1849, et est destinée au paiement du loyer de la maison qui sert de logement à l'éclusier préposé à la manœuvre des ventilleries établies à Vilvorde.

ART. 26. — CANAUX DE GAND A OSTENDE.

Somme demandée : 65,859 francs.

La somme demandée pour le service des canaux de Gand à Ostende est de 2,420 francs inférieure au crédit alloué au budget de 1849.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale	fr.	5,579
2° Id. id. Flandre occidentale		19,600
3° Travaux de plantation entre les ponts de Mariakerke et de Lovendegem, et entre le hameau de Nieuwendamme et la ferme dite <i>des Jésuites</i>		5,680
4° Renouvellement de la partie mobile du pont d'Aeltre		9,000
5° Id. id. de Deurne		9,000
6° Renforcement et exhaussement des digues, revêtement en briques des talus de la partie des canaux comprise entre les villes de Bruges et d'Ostende		9,000
7° Réparation des quais dans la traverse de Bruges. — Part de l'État, égale aux deux tiers de la dépense		10,000
Total	fr.	65,859

L'entreprise de l'entretien de la partie du canal de Gand à Bruges, située dans la Flandre orientale, a été adjugée, moyennant une somme annuelle de 5,579 francs, pour un terme de cinq années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1848, et qui finira le 30 avril 1853.

Les travaux d'entretien de la partie des canaux de Gand à Ostende, comprise dans la Flandre occidentale, ont été adjugés moyennant une somme annuelle de 19,600 francs, pour un terme de trois années, qui finira le 31 mai 1852.

Les arbres qui croissaient sur les parties du chemin de halage où l'on propose de faire des plantations nouvelles ont été abattus. Il est convenable de les remplacer, et à cet effet l'on demande une somme de 3,680 francs.

La partie mobile des ponts d'Aeltre et de Deurne se trouve dans un très-mauvais état, et quelques-unes des pièces de charpente sont même cassées. Il est donc indispensable de renouveler ces ouvrages; un crédit de 9,000 francs est en conséquence demandé pour chaque pont.

Les travaux à exécuter aux talus et aux digues du canal de Bruges à Ostende, au moyen du crédit de 9,000 francs porté au projet de budget de l'exercice 1850, formeront la continuation des travaux de même nature exécutés pendant les années antérieures.

La partie des quais du canal de Gand à Ostende, dans la traverse de Bruges, située à l'aval du pont des Dunes, s'est écroulée. Une autre partie de ces mêmes quais est en très-mauvais état. Il est indispensable de procéder à la réparation et à la reconstruction des parties endommagées et écroulées. La dépense à résulter de l'exécution de ce travail est estimée à 15,000 francs.

Les travaux aux quais dans la traverse de Bruges s'effectuent depuis plusieurs années à frais communs par l'État et par la ville.

Une convention conclue en 1763, entre les États de Flandre et la ville de Bruges, concerne l'entretien du canal et des murs de quai dont il s'agit.

La ville ne conteste nullement la force obligatoire de cette convention; elle l'invoque au contraire.

Toutes les contestations nées depuis 1763 ont eu régulièrement pour objet, de savoir si l'endommagement ou l'écroulement partiel de la partie du quai supérieure à la ligne de flottaison avait pour cause le défaut d'entretien de la ligne inférieure. C'est ce que la ville de Bruges soutient encore en ce moment. Et, en outre, se fondant sur les contestations qui se sont produites si fréquemment, elle émet le vœu qu'une nouvelle convention soit substituée à l'ancienne, et que tous les frais d'entretien indistinctement soient supportés par l'État et par elle dans une proportion à déterminer.

Le Gouvernement ne voit pas d'obstacle à ce qu'une négociation soit ouverte sur ces bases; et en attendant que la quotité de la dépense à supporter par l'État et par la ville soit déterminée par la convention nouvelle à intervenir,

il demande au projet de budget de 1850 une somme égale aux deux tiers de la dépense à effectuer aujourd'hui.

Produits.

La recette effectuée pendant l'année 1845 s'élève à . . fr.	52,929 75
Id. 1844.	50,564 75
Id. 1845.	41,759 50
Id. 1846.	52,046 78
Id. 1847.	25,798 54
Id. 1848.	22,525 96

ART. 27. — CANAL DE MONS A CONDÉ.

Somme demandée : 28,284 francs.

La somme demandée au projet de budget de 1850 est égale au crédit alloué au budget de 1849.

Elle est destinée à faire face aux dépenses dont l'énumération suit :

1 ^o Entretien ordinaire. fr.	10,000
2 ^o Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration. . .	18,284
	<hr/>
	fr. 28,284
	<hr/> <hr/>

L'entretien du canal de Mons à Condé a été adjudgé pour un terme de six ans et demi, du 1^{er} juillet 1845 au 31 décembre 1851.

L'entretien ordinaire, décrit au cahier des charges, s'exécute à forfait, au moyen d'une somme fixe et annuelle de 10,000 francs.

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

Les travaux à exécuter de la sorte sont arrêtés, chaque année, par le département des Travaux Publics.

La somme demandée pour les travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration est la même que celle qui a été affectée, en 1849, à cette catégorie de travaux. Elle doit s'appliquer aux renouvellements non prévus dans l'entretien ordinaire et à la construction de pérés pour consolider les talus de la cunette du canal et de la dérivation de la Haine.

Produits.

Le canal de Mons à Condé a produit en 1839. . . . fr.	136,865 54
Id. 1840.	160,017 01
Id. 1841.	175,859 27
Id. 1842.	177,862 01
Id. 1845.	149,750 16
Id. 1844.	164,055 98
Id. 1845.	214,264 59
Id. 1846.	190,918 42
Id. 1847.	228,484 05
Id. 1848.	194,127 69

ART. 28. — SERVICE DU CANAL DE LA CAMPINE.

Somme demandée : 72,300 francs.

La somme de 72,300 francs, demandée au projet de budget de l'exercice 1850 pour le service du canal de la Campine, dépasse de 8,770 francs le crédit alloué au budget de 1849.

Cette somme se répartit de la manière suivante :

1° Entretien des terrassements, des ouvrages d'art, des fascinages et des digues des 1 ^{re} et 2 ^{me} sections.	fr. 48,700
2° Plantations sur les chemins de halage et sur les terrains qui longent le canal.	14,600
3° Rechargement des digues, soit en gravier, soit en terre végétale	8,000
4° Déplacement d'un pavillon sur la 1 ^{re} section	1,000
	fr. 72,300

La somme de 48,700 francs demandée pour l'entretien des terrassements, des ouvrages d'art, des fascinages, et des digues des 1^{re} et 2^e sections du canal de la Campine, présente une diminution de 1,830 francs sur le crédit alloué, pour la même catégorie de travaux, au budget de 1849.

Une somme de 14,600 francs est demandée pour continuer la plantation des terrains compris entre les dépôts de sable et le canal. La plantation projetée a non seulement pour but de rendre productifs des terrains qui ne le sont pas, mais encore d'empêcher la cunette du canal de se remplir du sable enlevé par le vent.

Une somme de 8,000 francs est aussi demandée pour la continuation du rechargement des digues, soit en gravier, soit en terre végétale, travail utile à la marche active et régulière du halage et à la consolidation des digues elles-mêmes.

Le déplacement du pavillon qui sert de logement aux surveillants des travaux du canal de la Campine étant exigé par les besoins du service, une somme de 1,000 francs est demandée pour y pourvoir.

Produits.

Les droits de navigation perçus sur la première section du canal de la Campine, à partir du 22 août 1844, jour auquel elle a été livrée à la navigation, jusqu'à la fin de la même année, se sont élevés à fr. 505 69

Les droits de navigation se sont élevés en 1845 à 1,981 95

La deuxième section du canal de la Campine a été ouverte à la navigation dans le courant du mois de septembre 1846. Les recettes opérées sur cette section, pendant les quatre derniers mois de cet exercice, se sont élevés à fr. 2,874 75

Les produits de la 1^{re} section se sont élevés, pendant toute l'année, à 2,800 44

Ensemble en 1846 5,675 19

Les droits de navigation se sont élevés sur les deux sections, en 1847, à 14,499 66
Id. en 1848, à 17,595 59

ART. 29. — SERVICE DU CANAL D'EMBRANCHEMENT VERS TURNHOUT.

Somme demandée : 20,900 francs.

La somme de 20,900 francs, demandée pour le service du canal d'embranchement vers Turnhout, dépasse de 4,400 francs le crédit alloué au budget de 1849.

Cette somme est destinée à faire face aux dépenses suivantes :

1^o Entretien des terrassements et des ouvrages d'art fr. 8,000
2^o Plantation de sapins sur les dépôts de sable qui longent le canal. 5,000
3^o Plantations sur les chemins de halage 3,900
4^o Rechargement, soit en gravier, soit en terre végétale, des chemins de halage. 4,000
fr. 20,900

La somme de 8,000 francs, demandée pour l'entretien des terrassements et des ouvrages d'art du canal d'embranchement vers Turnhout, présente une diminution de 1,000 francs sur le crédit alloué au budget de 1849.

Pour éviter que la cunette du canal ne se remplisse du sable que, dans leur état actuel, le vent enlève des dépôts qui existent le long du canal et qui proviennent de son creusement, il est indispensable que, ainsi que cela se pratique pour le canal de la Campine, l'on continue de planter ces dépôts ainsi que les chemins de halage du canal. Cette plantation, pour l'exécution de laquelle l'on demande deux crédits, s'élevant ensemble à 8,900 francs, sont d'ailleurs un moyen d'utiliser des terrains aujourd'hui improductifs.

Le résultat obtenu par le rechargement des digues du canal de la Campine, rend désirable que la même amélioration puisse être apportée aux digues du canal d'embranchement vers Turnhout. Une somme de 4,000 francs est demandée pour l'exécution d'une première partie de ce travail.

Produits.

Les droits de navigation sur le canal d'embranchement vers Turnhout se sont élevés en 1846 à fr.	15 21
Id. en 1847 à	1,553 41
Id. en 1848 à	2,541 29

ART. 50. — SERVICE DE LA PETITE-NÈTHE CANALISÉE.

Somme demandée : 66,000 francs.

La somme de 66,000 francs, demandée au projet de budget de l'exercice 1850, est inférieure de 3,000 francs au crédit alloué au budget de 1849.

Cette somme est destinée à faire face aux dépenses dont l'indication suit :

1 ^o Cinquième annuité à payer à la province d'Anvers, pour la reprise, par l'État, de la Petite-Nèthe canalisée fr.	50,000
2 ^o Entretien des ouvrages d'art, du lit de la rivière, des fascinages et des digues	10,000
3 ^o Approfondissement du premier bief.	6,000
	fr. 66,000

Une somme de 10,000 francs, égale au crédit alloué de ce chef en 1849, est demandée pour faire face à la dépense résultant de l'entretien des ouvrages d'art, du lit de la rivière, des fascinages et des digues.

Dans le premier bief de la Petite-Nèthe canalisée, la navigation ne peut avoir

lieu que dans les moments où la marée est haute, ce qui l'entrave beaucoup. Il serait donc utile d'approfondir le lit de cette partie de la rivière, afin que la navigation puisse y avoir lieu constamment. La somme de 6,000 francs que l'on demande est destinée à l'exécution de ce travail.

Produits.

Les droits de navigation sur la Petite-Nèthe canalisée se sont élevés depuis le 1^{er} juillet 1846, époque à laquelle l'État a fait la reprise de cette rivière, jusqu'au 31 décembre de la même année, à fr. 9,758 90

Id.	1847.	20,364 58
Id.	1848.	16,231 25

ART. 31. — SERVICE DU MOERVAERT.

Somme demandée : 1,849 francs.

L'entreprise de l'entretien du Moervaert a été adjugée, moyennant une somme annuelle de 1,849 francs, pour un terme de cinq années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1848, et qui finira le 30 avril 1855.

ART. 32. — OUVRAGES ÉTABLIS POUR AMÉLIORER LE RÉGIME DES EAUX DU SUD DE BRUGES.

Somme demandée : 10,000 francs.

Une somme de 10,000 francs est demandée, au projet de budget de 1850, pour pourvoir à l'entretien des ouvrages établis dans l'intérêt de l'amélioration du régime des eaux du Sud de Bruges. Cette somme est inférieure de 79,860 francs au crédit alloué, pour le même objet, au budget de l'exercice 1849.

Cette différence considérable résulte de ce que l'allocation de 1849, qui n'était primitivement que de 9,860 francs, a été majorée de 80,000 francs par la loi du 2 avril 1849. Cette dernière somme constitue en réalité un crédit spécial et ne doit nécessairement pas être reproduite au projet de budget de l'exercice 1850.

ART. 33. — SERVICE DU CANAL DE DEYNZE A SCHIPDONCK.

Somme demandée : 4,000 francs.

Une somme de 2,000 francs a été accordée en 1849 pour l'entretien de la 1^{re} section du canal de Deynze à Schipdonck. La 2^e section devant être

achevée dans le courant de cette même année, il est nécessaire de doubler le crédit pour 1850 et de le porter en conséquence à 4,000 francs.

ART. 34. — CANAL LATÉRAL A LA MEUSE, DE LIÈGE A MAESTRICHT.

Somme demandée : 25,000 francs.

Le canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, n'étant pas encore achevé, il est impossible d'apprécier aujourd'hui ce qu'en pourra coûter l'entretien pendant l'année 1850, et plus impossible encore de déterminer les travaux extraordinaires et les améliorations qu'il pourra devenir nécessaire d'y exécuter à cette époque; mais en présence du grand nombre et de l'importance des ouvrages d'art qui existent sur cette ligne de navigation, qui longe la Meuse et se trouve même parfois dans le lit de cette rivière, il semble indispensable que le Gouvernement puisse disposer au moins d'une somme de 25,000 francs, pour être en mesure de faire face à toutes les éventualités.

ART. 35. — FRAIS D'ÉTUDE.

Somme demandée : 7,000 francs.

La somme de 7,000 francs, demandée pour les frais d'études et de levée de plans, l'achat et la réparation d'instruments, est égale au crédit alloué, de ce chef, au budget de 1849.

ART. 36. — SERVICE DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE.

Somme demandée : 20,000 francs.

La somme de 20,000 francs, demandée pour le service des bacs et bateaux de passage, est égale au crédit alloué au budget de 1849.

Produits.

Les bacs et bateaux de passage ont produit en 1842 . . fr.	97,185 11
Id. 1843 . . .	108,326 47
Id. 1844 . . .	106,359 45
Id. 1845 . . .	100,420 69
Id. 1846 . . .	89,105 71
Id. 1847 . . .	88,544 77
Id. 1848 . . .	84,852 49

ART. 37. — SERVICE DES POLDRES.

Somme demandée : 1,500 francs.

La somme de 1,500 francs que l'on demande est destinée à être allouée à la direction du poldre de Lillo, à titre de subside, pour l'aider à pourvoir à l'entretien de la partie de la nouvelle digue qu'elle est chargée de maintenir en bon état.

**QUATRIÈME SECTION.****PORTS ET COTES.****ART. 38. — PORT D'OSTENDE.**

Somme demandée : 181,650 francs.

La somme de 181,650 francs, demandée pour le service du port d'Ostende, présente une augmentation de 50,500 francs sur le crédit alloué au budget de l'exercice 1849.

Les travaux ordinaires du port d'Ostende sont les suivants :

- 1^o Entretien de l'avant-port, de l'arrière-port et des écluses de Slykens;
- 2^o Entretien des écluses des bassins de commerce.

De ces travaux, les uns sont, quant à la dépense, entièrement à la charge de l'État ; les autres sont, par moitié, à la charge de l'État et de la ville d'Ostende.

Les travaux dont la dépense est, en entier, à la charge de l'État, sont les travaux d'entretien de l'avant-port, de l'arrière-port et des écluses de Slykens.

Les travaux qui incombent, par moitié, à l'État et à la ville d'Ostende, sont les travaux d'entretien des écluses du bassin de commerce.

La charge d'entretien de ces différents ouvrages a été réglée par un arrêté du roi des Pays-Bas, du 6 juin 1821. En ce qui concerne l'arrière-port d'Ostende et les écluses de Slykens, les dispositions de cet arrêté ont été modifiées par la loi du 22 avril 1849, portant fixation du budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1849. L'arrêté royal du 6 juin 1821 mettait moitié à charge de l'État, moitié à charge de la province, l'entretien de ces derniers ouvrages ; mais la loi du 22 avril 1849 a décidé que, à partir du 1^{er} janvier de cette même année, l'État y pourvoirait seul.

La somme demandée pour le port d'Ostende se répartit de la manière suivante :

1 ^o Entretien de l'avant-port	fr. 59,500
2 ^o Entretien de l'arrière-port et des écluses de Slykens.	7,400
3 ^o Entretien des écluses du bassin de commerce.	450
4 ^o Réparation des dégâts qui peuvent survenir aux ouvrages du port, par suite d'ouragans	4,000
5 ^o Reconstruction de l'estacade d'est, sur une longueur de 100 mètres, à partir du musoir vers l'intérieur du port.	70,000
6 ^o Renouvellement de la partie mobile du pont tournant à deux volées, établi sur l'écluse de chasse dite <i>Militaire</i>	15,500
7 ^o Construction de murs de soutènement à l'aval du déversoir du Contredam	5,000
8 ^o Reconstruction de l'écluse des wateringues de Vladsloo et de Camerlings. — Complément de la dépense	40,000
Total. . . fr.	<u>181,650</u>

L'entretien de l'avant-port d'Ostende a été adjugé, pour un terme de six années, qui a pris cours le 1^{er} juin 1845, moyennant une somme annuelle de 39,500 francs, qui doit être en totalité payée par l'État.

L'entretien de l'arrière port d'Ostende et des écluses de Slykens a été adjugé, pour un terme de six années, qui a pris cours le 1^{er} juin 1845, moyennant une somme annuelle de 7,400 francs, qui doit également être payée en totalité par l'État.

L'entretien, pendant une année, des écluses du bassin de commerce d'Ostende est estimée à la somme de 900 francs, à payer moitié par l'État, moitié par la ville d'Ostende.

Comme en 1849, une somme de 4,000 francs est demandée pour pourvoir à la réparation des dégâts que des ouragans pourraient occasionner aux ouvrages du port d'Ostende.

La partie de l'estacade d'est, pour la reconstruction de laquelle une somme de 70,000 francs est demandée, se trouve dans une situation excessivement mauvaise. Les travaux d'entretien ordinaire ne suffisent plus pour la maintenir en état convenable de service, et il y a nécessité de la renouveler en 1850.

Il en est de même de la partie mobile du pont tournant à deux volées établi sur l'écluse de chasse dite *Militaire*. Une somme de 15,500 francs est demandée pour pourvoir à sa reconstruction.

L'établissement de murs de soutènement en aval du déversoir du Contredam est nécessité par le peu d'inclinaison qu'il est possible de donner au talus. Le

seul moyen de remédier à cet état de choses étant de maintenir le pied des talus à l'aide de murs en maçonnerie, on demande une somme de 5,000 francs pour l'exécution de ce travail.

La somme de 40,000 francs que l'on demande comme formant le complément de la dépense à laquelle a donné lieu la reconstruction de l'écluse des wateringues de Vladstoo et de Camerlings, est destinée à la liquidation de ce qui reste dû sur le coût de ce travail.

ART. 59. — PORT DE NIEUPOORT.

Somme demandée : 36,600 francs.

Aux termes de l'arrêté royal du 6 juin 1821, déjà cité à propos du port d'Ostende, les travaux du port de Nieuport sont, pour deux tiers, à la charge de l'État, et, pour un tiers, à la charge de la province.

On demande, pour les travaux du port de Nieuport, une somme de 36,600 francs. Elle est supérieure de fr. 1,666-67 au crédit alloué au budget de 1849, et est répartie de la manière suivante :

1° Entretien du port	fr. 15,553 55
2° Entretien de la nouvelle écluse.	600 00
3° Construction d'un chemin de halage entre la jetée d'est et le quai des Pestiférés.	20,666 67
Total.	fr. 36,600 00

L'entretien ordinaire du port de Nieuport a été adjudgé, pour un terme de six années, qui a pris cours le 1^{er} juin 1845, moyennant une somme annuelle de 23,000 francs, dont deux tiers doivent être payés par l'État et un tiers par la province.

Une somme de 600 francs est demandée pour pourvoir à l'entretien de la nouvelle écluse de navigation établie au port de Nieuport.

La construction d'un chemin de halage entre la jetée d'est et le quai des Pestiférés est vivement réclamée par le commerce, depuis plusieurs années. La somme de fr. 20,666-67, demandée au projet de budget de l'exercice 1850, forme la part contributive de l'État dans la dépense à laquelle l'on estime que l'exécution de ce travail doit donner lieu.

ART. 40. — CÔTE DE BLANKENBERGHE.

Somme demandée : 90,000 francs.

Les travaux de la côte de Blankenberghe sont, en totalité, à la charge de l'État.

La partie défendue de cette côte est divisée en deux sections.

La première section s'étend de Wendryne jusqu'au fortin de Blankenberghe et comprend 20 jetées et 21 épis.

La deuxième section s'étend du fortin de Blankenberghe jusqu'à Heyst et comprend 30 jetées et 37 épis.

La somme de 90,000 francs, demandée pour le service de la côte de Blankenberghe, est supérieure de fr. 2,316-04 au crédit alloué au budget de 1849. Elle doit être employée tout entière aux travaux d'entretien. Cette somme dépasse de 10,100 francs la dépense annuelle de l'entretien, mais il est à remarquer que le bail existant finit au 1^{er} avril 1850, et qu'on n'a pas l'espoir de voir l'adjudication prochaine donner des résultats aussi satisfaisants pour le trésor que ceux obtenus en 1844, le rabais fait à cette époque s'étant élevé à plus de 26 p. % du montant du détail estimatif.

ART. 41. — PHARES ET FANAUX.

Somme demandée : 1,000 francs.

La somme demandée pour l'exercice 1850 est égale au crédit alloué au budget de 1840.

Elle est destinée à faire face aux dépenses d'entretien de phares et fanaux.

CINQUIÈME SECTION.

ART. 42. — PERSONNEL DU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Somme demandée : 560,867 francs.

Cette somme est la même que celle allouée au budget de l'exercice précédent, sauf un transfert de 24,600 francs au personnel de l'administration centrale, et une économie de 2,400 francs sur les indemnités de bureau du personnel transféré au service de cette administration.

Les motifs du transfert ont été exposés dans les explications à l'appui de l'art. 2. du chap. I.

Les développements du budget de l'exercice 1849 (annexé au n° I, p. 58) et le rapport de la section centrale chargée de l'examen de ce budget (n° 191 p. 46 et 94) ont déjà fait connaître les bases d'après lesquelles le chiffre de cette dépense a été établi.

Il a paru inutile de reproduire ici des explications et des calculs auxquels le vote du crédit a déjà donné une sorte de sanction.

ART. 43. — PERSONNEL SUBALTERNE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Somme demandée : 325,633 francs.

L'observation qui précède est également applicable à cette allocation qui présente une différence en moins de 5,300 francs sur celle du budget de l'exercice 1849. Cette différence provient d'un transfert de pareille somme au crédit pour le personnel de l'administration centrale.

CHAPITRE III.

Chemin de fer.

Le budget voté pour l'exploitation du chemin de fer, en 1849, présentait une diminution de fr.	670,030
sur celui de 1848; le budget que j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, présente, sur celui de 1849, une nouvelle diminution de	724,860
c'est donc une réduction de fr.	<u>1,394,890</u>

qui aura été apportée, en deux années, sur les dépenses annuelles d'exploitation du chemin de fer.

Cette réduction, je puis l'affirmer, n'a pas été obtenue au détriment du service, ni en restreignant aucune des garanties de sécurité que doit présenter une entreprise telle que celle du chemin de fer; au contraire, tout en la réalisant, on a incessamment amélioré et la route et le matériel des transports.

Constater un semblable résultat, c'est établir, je pense, la preuve que le Gouvernement est entré franchement et résolument dans la voie d'économie qui lui avait été indiquée par la Législature, pendant les deux dernières sessions, et qu'il est décidé à ne s'arrêter dans cette voie que lorsqu'il aura atteint les limites extrêmes du possible.

Les allocations demandées pour 1850 sont basées, en général, sur la dépense effective de 1849; les crédits votés, pour ce dernier exercice, laisseront donc un excédant disponible d'environ 700,000 francs; ce qui prouve encore que le Gouvernement ne se croit pas autorisé à dépenser la totalité des fonds mis à sa disposition, lorsque les besoins des services auxquels ils sont affectés ne l'exigent pas impérieusement et, par suite, que les Chambres peuvent voter avec confiance les sommes qui lui sont demandées, puisqu'elles ont la certitude que les crédits ne seront absorbés que jusqu'à concurrence du strict nécessaire.

Les développements qui suivent indiquent la manière dont chacune des allocations demandées pour le chemin de fer a été établie.

SECTION PREMIÈRE.

§ 1^{er}. — Personnel.ART. 43. — TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS DU PERSONNEL DES DIFFÉRENTS SERVICES
DU CHEMIN DE FER.

Somme demandée. fr. 1,115,259

Les allocations votées aux art. 43, 44, 45, 46 et 48 du budget
de 1849, pour le personnel des différents services du chemin de fer,
s'élevaient ensemble à fr. 1,152,789

Le crédit demandé pour 1850 présente donc une différence en
moins de fr. 17,550
sur le chiffre alloué pour 1849.

Cette différence représente exactement le montant des traitements et indemnités
du personnel transféré de l'administration du chemin de fer au Département, par
suite de la nouvelle organisation de l'administration centrale.

Les détails de ce transfert sont indiqués au tableau annexé sous le n° I.

Le crédit demandé pour 1850 est donc sensiblement le même que celui qui a
été voté pour 1849.

On comprend qu'après la réduction considérable de 153,647 francs, qui avait
été opérée au budget de 1849, sur la dépense du personnel du chemin de fer, il
n'était guère possible d'introduire de nouvelles économies dans cette dépense au
budget de 1850; cependant nous avons encore réussi à obtenir une certaine dimi-
nution, comme il va être établi.

Le crédit de fr. 1,152,789
alloué au budget de 1849, avait été établi dans la prévision que le
bureau de vérification des recettes, existant à la direction des chemins
de fer, serait transféré au Département; par suite, le crédit demandé
ne comprenait pas la dépense de ce bureau qui avait été ajoutée à
l'allocation du personnel de l'administration centrale.

Une plus longue expérience m'ayant démontré la nécessité de main-
tenir ce bureau à la direction et de créer un deuxième bureau de
vérification à l'administration centrale, afin que la vérification des
recettes puisse se faire, en deuxième degré, au Département des Tra-
vaux Publics, de même que la vérification des recettes des diverses
administrations ressortissant au Département des Finances se fait, en
deuxième degré, dans les bureaux de ce Département; il y a lieu de
restituer à l'allocation du personnel du chemin de fer une somme
équivalente à celle qui en avait été distraite, soit fr. 48,127

Ce qui porterait la dépense à fr. 1,180,916

Mais, par contre, je me propose de faire payer, à partir du 1^{er} janvier, sur les allocations pour salaires, un certain nombre d'agents, tels que portiers, peseurs, messagers, qui, par la nature de leurs fonctions, rentrent dans la catégorie des ouvriers, et qui sont aujourd'hui payés sur l'allocation pour le personnel.

Les traitements de ces agents s'élèvent à fr.	44,630
L'allocation pour le personnel sera déchargé d'une même somme.	
Cette allocation sera en outre déchargée, comme nous l'avons vu plus haut, d'une somme de	17,550
montant des traitements du personnel transféré à l'Administration centrale.	
Ensemble. fr.	62,180
Déduisant cette somme de celle de	1,180,916
la dépense de 1850, sur le pied du budget de 1849, devrait s'élever à fr.	1,118,736
et comme il n'est demandé que	1,115,259
il en résulte qu'il est en réalité apporté au budget de 1850 une nouvelle réduction de fr.	3,497
sur le crédit alloué pour 1849.	

Il y a plus. Au moyen de l'allocation que je demande pour le prochain exercice, je compte couvrir deux dépenses nouvelles dont j'espère que la Chambre reconnaîtra l'utilité.

La première que j'évalue à 10,000 francs, est destinée à l'érection, en bureaux, de perception, d'un certain nombre de haltes où le mouvement des personnes et des choses est devenu assez considérable pour nécessiter cette garantie, et où d'ailleurs cette mesure ne pourra que contribuer au développement des transports.

La seconde, qui sera de 5,000 francs, me permettra de rétribuer les services d'un agent général pour le service international français-belge-rhénan. Les trois administrations intéressées, celle des chemins de fer belges, celle de la compagnie du Nord et celle du chemin de fer rhénan ont reconnu, d'un commun accord, la haute utilité d'une telle création, et leur choix s'est arrêté, à cet effet, sur M. Hauchecorne, ancien directeur spécial de cette dernière ligne. Déjà même M. Hauchecorne est entré en fonctions pour les deux compagnies étrangères, et, bien que sans titre, il a rendu à l'administration belge des services essentiels. La chambre de commerce d'Anvers insiste vivement pour qu'il reçoive aussi, de notre part, un mandat régulier et définitif; et comme j'y vois, de mon côté, un grand intérêt, tant pour l'extension de nos relations commerciales, que pour la direction des émigrants, le règlement des services internationaux et l'accomplissement des formalités en douane, je me propose, si la Chambre l'approuve, d'adopter cette mesure.

L'économie réelle que j'espère d'obtenir sur les allocations du personnel pour l'exercice 1850, comparées à celles de l'exercice courant, est donc, en définitive, non de 3,497 francs mais de 18,497.

J'ai porté, en un seul article, au présent budget le crédit nécessaire pour les traitements et indemnités du personnel en général, parce qu'une commission instituée à mon département s'occupe en ce moment de la réorganisation de l'administration du chemin de fer, et que, si j'ai pu dès aujourd'hui fixer le chiffre dans les limites duquel je compte maintenir la dépense en 1850, le travail de la commission n'est pas assez avancé pour que je puisse également arrêter, d'une manière certaine et définitive, la répartition du personnel entre les différents services.

Avant de terminer cet article, je crois devoir déclarer à la Chambre que je désire faire à l'administration des chemins de fer une application nouvelle, et toute passagère, de la mesure de la mise en disponibilité, application à laquelle, sans son assentiment, je ne me croirais pas autorisé. Cette mesure, dans le sens que les Chambres et le Gouvernement y ont attaché, ne peut atteindre que les fonctionnaires mis hors de service, pour cause de suppression d'emploi. Or, à l'administration du chemin de fer, il se trouve un assez grand nombre d'employés qui, ayant été admis à un âge trop avancé, ou sans que leurs connaissances répondissent aux exigences du service, sont en réalité, ou physiquement, ou moralement incapables, et qui, s'ils étaient mis à la retraite dans les conditions normales, n'auraient aucun droit à la pension. Les renvoyer sans secours, avec le poids des infirmités ou de la vieillesse et la perspective de la misère, serait une mesure inhumaine à laquelle je ne saurais jamais me résoudre. Les conserver, c'est se mettre dans la nécessité, ou de se contenter d'un service mal fait, ou de les doubler par des employés capables, et perpétuer ainsi un état de choses irrégulier, onéreux pour le trésor, et décourageant pour les employés qui rendent au pays des services sérieux et utiles. Je prie donc la Chambre de me permettre de placer les employés de cette catégorie en disponibilité ou à la réforme, en leur conservant suivant les services qu'ils auront rendus, suivant leur position de fortune ou de famille, leur âge, leur état de santé et leurs besoins, tantôt pour un temps limité, et tantôt indéfiniment, une portion de leur traitement, qui pourra même être inférieure à la moitié et n'excèdera jamais les deux tiers. Cette latitude, que je sollicite très-grande, ne pourra jamais donner naissance à des abus, parce que la mesure, une fois prise, ne pourra pas se renouveler. La réforme sera complète avant la présentation du budget pour le prochain exercice, et, à l'époque de cette présentation, je rendrai compte à la Chambre de l'usage que j'aurai fait de mes pouvoirs.

ART. 46. — PRIMES A ACCORDER AUX FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS DES DIVERSES BRANCHES DE SERVICE.

Somme demandée : 140,000 francs.

Même somme que celle qui a été allouée au budget de 1849.

Il n'a été payé en primes, en 1849, qu'une somme de 47,211 francs, parce qu'on n'a admis jusqu'à présent à participer aux primes que les employés aux recettes. Comme je me propose d'examiner la question de savoir, s'il ne conviendrait pas d'étendre la participation aux employés aux dépenses, et ce en raison des économies qu'ils parviendront à réaliser sur les frais d'exploitation, je crois devoir maintenir la somme allouée pour 1849.

Il serait à désirer que la somme entière pût être absorbée en 1850, puisqu'elle ne pourrait l'être, que pour autant qu'une économie bien plus considérable aurait été faite sur la dépense d'exploitation.

§ 2. — Salaires.

ART. 47. — SERVICE GÉNÉRAL. — DIRECTION.

Somme demandée : 16,400 francs.

Cette somme qui est la même que celle qui a été allouée pour 1849, sera entièrement absorbée à la fin de cet exercice; il y a donc lieu de la maintenir pour 1850.

ART. 48. — ENTRETIEN DES ROUTES ET DES STATIONS.

Somme demandée	fr.	1,120,000
Il avait été alloué en 1849 pour ce service	fr.	1,180,000
L'allocation proposée pour 1850 présente donc une différence en		
moins de		60,000

sur celle qui a été votée en 1849.

La dépense réelle de 1849 sera de 1,120,000 francs. En maintenant cette somme pour 1850, on opère une réduction sur les dépenses, attendu que le service de nuit qui n'a été établi que pendant huit mois en 1849, fonctionnera pendant l'année entière en 1850.

ART. 49. — LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.

Somme demandée : 1,461,150 francs.

Cette somme est la même que celle qui a été votée au budget de 1849. Comme on prévoit que l'allocation de 1849 sera entièrement absorbée à la fin de l'exercice, il y a lieu d'en reproduire le chiffre pour 1850.

ART. 50. — TRANSPORTS ET PERCEPTION.

Somme demandée : 615,600 francs.

Somme égale à l'allocation de 1849.

La dépense réelle de 1849 ne s'est élevée qu'à 566,672 francs; mais on croit devoir reproduire l'allocation de 1849, dans la prévision d'une augmentation de transports en 1850, et attendu que la dépense dont il s'agit doit nécessairement augmenter dans la même proportion.

§ 2. — Travaux et fournitures.

ART. 51. — SERVICE GÉNÉRAL. — DIRECTION.

Somme demandée : 118,744 francs.

Somme égale à l'allocation et à la dépense réelle de 1849.

ART. 52. — ROUTES ET STATIONS (ENTRETIEN).

Somme demandée : 389,000 francs.

Somme égale à l'allocation et à la dépense réelle de 1849.

ART. 53. — BILLES ET FERS DES VOIES.

Somme demandée	fr.	872,000
Somme allouée pour 1849.	,	946,000
Différence en moins pour 1850.		<u>74,000</u>

Cette différence résulte de la diminution du prix des fers et du prix des billes, car on se propose d'effectuer en 1850 des remplacements de même importance que ceux qui ont eu lieu en 1849.

La dépense réelle de 1849 s'élèvera à	fr.	886,000
En ne demandant pour 1850 que		<u>872,000</u>
on opère une réduction de	fr.	14,000

sur cette dépense.

Cette réduction ne sera possible que, parce que l'administration ayant en sa possession une plus grande quantité de vieille fonte à remanier, cette circonstance permettra de restreindre les fournitures de coussinets.

ART. 54. — LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.

Somme demandée	fr.	2,014,000,
Somme allouée pour 1849		<u>2,492,310</u>
Différence en moins pour 1850		478,310
Cette différence doit même être augmentée de		<u>95,000</u>
et s'élève ainsi à		573,310

attendu qu'il figurait à l'art. 52 du budget de 1849, une somme de 95,000 fr. pour salaires des ouvriers des fours à coke, somme qu'il n'y a plus lieu de reproduire au budget de 1850, puisque, déjà depuis le mois de mars dernier, le coke n'a plus été fabriqué par l'administration et a été fourni par l'industrie privée.

Cette réduction résulte de la diminution du prix des objets de consommation et

des résultats favorables qu'a produits l'adjudication publique de la fourniture du coke nécessaire pour l'alimentation des locomotives.

La dépense réelle s'est élevée, en 1849, à fr.	2,068,000
On ne demande, pour 1850, que	<u>2,014,000</u>
On espère donc encore opérer une économie de fr.	54,000

sur cette dépense, en 1850.

ART. 55. — RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL.

Somme demandée : 500,000 francs.

Même allocation que celle qui a été votée pour 1849.

ART. 56. — TRANSPORTS ET PERCEPTION.

Somme demandée : 190,000 francs.

Somme égale à l'allocation et à la dépense de 1849.



DEUXIÈME SECTION.

Direction de la régie du chemin de fer.

ART. 57. — PERSONNEL.

Somme demandée : 56,500 francs.

Somme égale à l'allocation et à la dépense de 1849.

ART. 58. — MATÉRIEL.

Somme demandée : 5,500 francs.

Somme égale à l'allocation et à la dépense de 1849.



CHAPITRE IV.

Postes.

L'allocation demandée pour le service des postes s'élève à la somme globale de 1,626,850 francs, qui doit être répartie ainsi qu'il suit :

1° Personnel	fr. 1,123,350
2° Matériel	463,500
3° Frais de construction et d'entretien de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer.	40,000
Total.	<u>1,626,850</u>

Ce crédit présente, toute compensation faite, une différence en plus de 90,850 francs sur celui accordé pour l'exercice 1849 ; en effet si, d'une part, une somme de 110,350 francs est réclamée pour augmentation de personnel et construction de nouvelles voitures-bureaux, on remarquera, d'un autre côté, que cet accroissement de dépenses se trouve atténué par une diminution de 5,500 francs sur le matériel et par la non-reproduction du crédit temporaire de 16,000 francs consacré aux frais de premier établissement de l'atelier des timbres-postes.

ART. 59. — PERSONNEL.

La dépense du personnel s'élève, pour le moment, à 1,037,190 francs, comme on peut en juger par le tableau ci-après, qui présente la situation au 1^{er} novembre 1849 comparée avec celle constatée à pareille date en 1848.

*Tableau comparatif de la situation du personnel des postes,
au 1^{er} novembre 1848 et 1849.*

DÉSIGNATION.	SITUATION					
	AU 1 ^{er} NOVEMBRE 1848.			AU 1 ^{er} NOVEMBRE 1849.		
	TRAITEMENTS		TOTALS.	TRAITEMENTS		TOTALS.
	FIXES.	SUPPLÉMENTAIRE ET PERSONNELS.		FIXES.	SUPPLÉMENTAIRE ET PERSONNELS.	
Inspecteur général.....	9,000	5,000	12,000	9,000	5,000	12,000
Directeurs.....	44,500	2,000	46,500	44,500	2,000	46,500
Contrôleurs.....	52,700	1,100	53,800	29,400	1,100	50,500
Percepteurs.....	177,000	6,000	183,000	171,000	4,900	175,900
Commis et adjoints-commis.....	148,600	2,000	150,600	151,750	2,000	153,750
Distributeurs.....	25,200	700	25,900	25,200	700	25,900
Courriers.....	»	»	»	11,000	»	11,000
Facteurs.....	161,680	»	161,680	165,040	»	165,040
Facteurs ruraux.....	561,960	»	561,960	567,070	»	567,070
Messagers-piétons.....	»	»	»	51,610	»	51,610
Boitiers.....	1,920	»	1,920	560	»	560
Indemnités des employés attachés au service des postes sur le che- min de fer.....	8,640	»	8,640	7,560	»	7,560
Frais de remplacement de facteurs et indemnités pour travail extra- ordinaire.....	14,000	»	14,000	10,000	»	10,000
TOTAUX.....	988,200	14,800	1,003,000	1,025,490	15,700	1,041,190

Bien qu'il résulte de ce tableau une différence de 4,190 francs en plus sur l'allocation de 1,033,000 francs votée par la Législature, il est cependant à remarquer que les limites du budget ne seront pas dépassées, attendu que la plupart des dépenses nouvellement créées n'ont pris cours qu'à une époque assez avancée de l'année.

Les développements qui suivent expliquent, par catégorie d'emploi, les augmentations et les diminutions signalées au tableau prémentionné.

Inspecteur général et directeurs.

Même dépense que l'année précédente.

Contrôleurs.

Diminution d'une somme de 3,300 francs provenant du décès d'un contrôleur de 1^{re} classe qui n'a pas été remplacé.

Percepteurs.

Le chiffre des percepteurs présente une réduction de 7,100 francs, qui doit être attribuée à l'extinction de quelques traitements supplémentaires, ainsi qu'à la fusion du service des postes avec celui du chemin de fer dans les localités suivantes : Ostende, Deynze, Hal, Harlebeke, Leuze, Vilvorde, Waereghem et Waremmes; par contre, une perception nouvelle a été créée à Heer, afin d'améliorer les relations de la province de Namur avec le département français des Ardennes.

Commis et adjoints-commis

Les traitements des commis et adjoints-commis ont subi une augmentation de 3,150 francs, parce qu'il a fallu attacher quatre employés de ce dernier grade aux bureaux d'Arlon et de Liège, et au service ambulancier sur la ligne de l'Est.

Distributeurs.

Aucun changement n'a été apporté au nombre ni aux traitements des distributeurs.

La distribution de Heer a été érigée en perception; mais d'un autre côté un nouveau bureau de distribution vient d'être établi à Fexhe-le-Haut-Clocher.

Courriers.

La somme de 11,000 francs affectée aux traitements des courriers de l'administration figurait autrefois parmi les dépenses du transport des dépêches; cette somme se trouvait comprise dans celle de 47.000 francs, dont le transfert a été opéré de l'art. 63 à l'art. 62 du budget de 1849.

Facteurs.

L'accroissement progressif du nombre de lettres, et celui plus grand encore du nombre de journaux à distribuer, a mis l'administration dans la nécessité de nommer quatre nouveaux facteurs de ville, savoir : 2 à Anvers, 1 à Namur et 1 à Dinant; en outre deux agents du même grade ont dû être attachés au service ambulancier de l'Est et à celui entre Ostende et Gand, afin d'y faciliter la prompt expédition des dépêches.

Ces nominations, compensées par quelques légères économies, ont entraîné une augmentation de dépense de 5,560 francs.

Facteurs ruraux.

Les traitements des facteurs ruraux présentent une différence en plus de 5,110 francs, justifiée par la nomination de douze nouveaux agents dans les localités dont les noms suivent, savoir : 1 à Nivelles, 1 à Courtray, 3 à Gand, 1 à Tournay, 1 à Pecq, 3 à Fexhe-le-Haut-Clocher, 1 à Virton et 1 à Havelange.

La création de ces emplois est encore une conséquence du développement que les correspondances ont pris depuis l'introduction de la réforme postale ; l'augmentation de dépense qui en est résultée se trouve toutefois atténuée par quelques réductions de traitement qui ont pu être opérées dans d'autres cantons ruraux.

Messagers-piétons.

Les salaires des messagers-piétons s'élèvent ensemble à une somme de 51,610 francs, et ont été transférés, en même temps que les traitements des courriers, de l'art. 63 à l'art. 62 du budget de 1849.

Boîtiers.

L'établissement de nouvelles boîtes en fonte dans les principales villes du royaume a permis de supprimer presque toutes les indemnités accordées aux anciens boîtiers ; aujourd'hui il ne reste plus, de ce chef, qu'une somme de 360 francs à charge du budget.

Indemnités des employés attachés au service des postes sur le chemin de fer.

Nonobstant l'augmentation du nombre des bureaux ambulants sur la ligne de l'Est et du Midi, les indemnités dont il s'agit ont subi une diminution de 1,080 francs, parce qu'il est devenu possible de donner une autre destination aux deux agents, qui étaient chargés de convoier les dépêches sur les paquebots entre Douvres et Ostende.

Ce service est actuellement assuré par les soins du Département de la Marine.

Frais de remplacement de facteurs, et indemnités pour travail extraordinaire.

Ces frais sont évalués à une somme de 10,000 francs, qui peut être considérée comme suffisante, en prenant pour base les dépenses effectuées depuis le commencement de l'année courante.

Augmentation proposée pour l'année 1850 : 90,350 francs.

En faisant procéder à la réorganisation du service rural en 1847, mon honorable prédécesseur avait fixé à 7 heures de parcours, au *maximum*, la durée des tournées des facteurs.

L'expérience acquise, de 1836 à 1847, avait fait adopter cette base dans l'intérêt de l'humanité autant que dans celui du trésor ; car, lorsque les tournées excèdent cette limite, le service est mal exécuté, ce qui détruit la confiance et éloigne le public de la poste ; et d'un autre côté les facteurs doivent être mis prématurément à la retraite, d'où résulte une dépense en pure perte pour le pays.

Généralement le but de l'administration a été atteint, en ce sens que les tournées reconnues trop fortes ont pu être ramenées dans les limites posées par les instructions. Mais à peine la nouvelle organisation fut-elle mise en vigueur, que le nombre de pièces à distribuer dépassa rapidement les calculs établis, par suite de l'abolition du décime rural et du droit de timbre sur les journaux ; à ces mesures il faut ajouter la loi sur la réforme postale qui, donnant un nouvel essor au développement des correspondances, a considérablement augmenté la tâche imposée aux facteurs ruraux, dont la plupart ont aujourd'hui besoin de 8 à 10 heures pour effectuer le parcours de leurs tournées.

Une somme de 80,000 francs au moins serait nécessaire pour remédier à cet état de choses, et pour introduire en même temps des améliorations urgentes réclamées en faveur de localités d'une importance industrielle ou commerciale dûment constatée.

Les mesures que cette dépense permettrait de prendre exerceraient sans doute, comme celles adoptées antérieurement, une influence favorable sur les recettes ; car, au moyen d'un pareil sacrifice, l'administration ferait non-seulement disparaître les inconvénients signalés ci-dessus, mais il lui deviendrait possible de mettre à exécution un plan, d'après lequel toutes les communes populeuses auraient la faculté de répondre, par retour des facteurs, aux lettres qu'elles recevraient à une heure peu avancée de la journée. Le service rural suffirait ainsi aux relations urgentes, puisque la réponse à une lettre expédiée, le matin, du chef-lieu de l'arrondissement postal, y parviendrait l'après-dîner, pour être distribuée le même jour ; dans l'état actuel des choses, ce n'est que le 2^e, et quelquefois même que le 3^e jour que cette réponse peut être remise à l'expéditeur.

Ce plan comprendrait aussi un service spécial pour toutes les localités où il y a une station du chemin de fer, lesquelles seraient desservies une, deux ou trois fois par jour, selon le nombre de dépêches qui y seraient adressées.

En consacrant ensuite une somme de 20,000 francs à compléter la distribution locale dans certaines villes, où le nombre des tournées n'est pas en rapport avec celui des arrivées des principaux courriers, les relations les plus importantes se trouveraient mieux assurées, et ce serait là une innovation dont on pourrait espérer des résultats très-avantageux.

Le moment paraît aussi venu, sinon de généraliser le service ambulancier, au moins de donner une grande extension aux bureaux actuellement établis sur les sections du chemin de fer qui aboutissent aux frontières.

Les exigences du commerce sont devenues grandes, et la transmission des

lettres de et pour les pays étrangers ainsi qu'à l'intérieur, ne comporte plus la moindre perte de temps ; de là nécessité de se passer des bureaux intermédiaires, et de former des dépêches directes entre les bureaux d'origine et ceux de destination. Cette mesure, appliquée déjà sur une large échelle, ne remédie pas encore partout aux inconvénients dont on se plaint, puisqu'il est impossible d'établir des relations directes entre tous les bureaux.

En général les perceptions de dernier ordre et les distributions ne sont pas en correspondance directe, et elles ne pourraient l'être qu'en augmentant outre mesure le nombre des dépêches qui atteint déjà plusieurs millions par an.

Cependant il importe d'assurer, autant que possible, la transmission des lettres d'une manière non interrompue, afin de répondre aux besoins de l'époque ; d'ailleurs une amélioration de cette nature est indispensable, afin d'atteindre plus facilement le but que la Législature s'est proposé en adoptant la réforme postale.

L'extension des bureaux ambulants est un puissant moyen de multiplier les communications entre les bureaux, tout en simplifiant le travail, ce qui est un point essentiel, alors surtout que les employés sont excédés de fatigue, et ne peuvent remplir qu'avec peine les obligations qui leur incombent.

Les frais du personnel à attacher au service ambulant sur toutes les lignes doivent être évalués approximativement à 35,000 francs ; toutefois, on pourrait restreindre la dépense, pour 1850, à 20,000 francs, en se bornant à établir, au moyen de ce service, les principales communications :

1° Entre Bruxelles et Quiévrain, avec embranchement à Braine-le-Comte vers Namur, et à Jurbise vers Tournai ;

2° Entre Bruxelles et Verviers ;

3° Entre Bruxelles et Ostende par Gand, avec embranchement de cette dernière ville vers Courtray et Mouscron ; enfin

4° Entre Bruxelles et Anvers.

Les avantages certains de cette mesure consistent, comme il a été dit plus haut, dans la suppression d'un nombre considérable de dépêches et du travail de comptabilité qui s'y rattache ; dans la diminution du matériel employé à leur formation, et dans une économie très-grande pour la transmission des lettres entre les localités riveraines du chemin de fer, ou reliées au railway par des moyens de transport en coïncidence avec les convois.

Les explications qui précèdent ne laissent aucun doute sur l'utilité des améliorations proposées ; toutefois, si elles devaient être complètement introduites à partir de 1850, il en résulterait une augmentation de dépense de 135,000 francs, qui m'a paru trop élevée, en présence de la situation actuelle du trésor. Ce motif seul m'a décidé à restreindre le crédit réclamé par l'administration des postes à une somme de 100,000 francs, que je me réserve d'affecter aux besoins les mieux constatés et notamment à l'extension du service ambulant qui doit surtout contribuer à activer les relations entre les

grands centres de population de l'intérieur, ainsi qu'avec les pays étrangers. On remarquera néanmoins que l'augmentation portée, de ce chef, à l'art. 59. du budget, se trouve réduite à 90,350 francs, par suite du transfert d'une somme de 9,650 francs à l'art. 2 du chap. 1^{er} (*personnel de l'administration centrale*).

Cette dernière somme forme l'import du traitement normal alloué à l'inspecteur général des postes et à l'employé qui restera attaché à ce fonctionnaire.

ART. 60. — MATÉRIEL.

Les dépenses de matériel ont été diminuées d'une somme de 3,500 francs, qui représente les frais de bureau et de tournée de l'inspecteur général des postes.

Cette somme se trouve respectivement transférée aux art. 3 et 4 du chap. 1^{er} du budget.

Le crédit du matériel doit, en conséquence, être réparti de la manière suivante :

Frais de bureau	fr. 42,500
Frais de loyer	48,000
Frais de tournée	13,000
Papiers, impressions, etc.	60,000
Transport des dépêches	300,000
Total	<u>fr. 463,500</u>

A cette occasion, je crois devoir entrer dans quelques détails, pour mettre la Chambre à même d'apprécier les modifications apportées à l'organisation du transport des dépêches pendant l'année courante.

Ce service n'a pas cessé d'être l'objet des soins de l'administration qui a pris plusieurs mesures utiles en faveur des localités dont les correspondances ont paru susceptibles de développement.

Des carrioles, marchant à raison de 6 à 7 minutes par kilomètre, ont été établies sur les routes suivantes :

- 1° Anvers à Turnhout ;
- 2° Turnhout à Gheel et Herenthals ;
- 3° Gand à Zelzaete ;
- 4° Ostende à Ghistelles ;
- 5° Courtray à Avelghem ;
- 6° Bruges à Blankenberghe ;
- 7° Menin à Wervicq ;
- 8° Ypres à Poperinghe ;
- 9° Ypres à Warneton ;

- 10° Dinant à Ciney ;
- 11° Dinant à Beauraing et Gedinne ;
- 12° Neufchâteau à Florenville ;
- 13° Florenville à Virton ;
- 14° Marche à Barvaux ;
- 15° Tongres à Bilsen ;
- 16° Mechelen à Assche ;
- 17° Hechtel à Peer et Brée.

La plupart de ces nouveaux services sont déjà en activité depuis quelque temps ; les autres marcheront à partir du 1^{er} janvier prochain.

La transmission des lettres se trouvera notablement améliorée ; la marche accélérée des carrioles permettra de laisser plus de latitude pour répondre par retour du courrier , et le déplacement même des personnes sera facilité par la faculté accordée aux entrepreneurs de prendre deux ou trois voyageurs dans les voitures employées au transport des dépêches. Ce point est très important pour plusieurs des localités mentionnées ci-dessus, qui n'avaient aucun moyen de transport régulier, en coïncidence avec les communications principales du pays.

L'administration compte poursuivre le même système au profit d'autres endroits peu favorisés sous ce rapport , et il y a lieu de croire qu'elle atteindra son but au moyen des économies obtenues par la suppression de certains services de malles-postes , que l'organisation actuelle des convois a rendue possible sans nuire aux relations établies.

Les malles supprimées sont celles de Mons à Tournay , de Gand à Ostende et de Bruxelles à Liège , sauf la partie de cette dernière route entre Tirlemont et Tongres , où il a fallu établir une carriole d'entreprise en remplacement de la malle.

L'organisation du convoi de nuit entre Liège et Aix-la-Chapelle a aussi permis d'économiser les frais de la malle sur cette ligne, payés par moitié avec l'office de Prusse ; toutefois la nécessité de rétablir ce service peut résulter du moindre changement apporté dans la marche des convois du chemin de fer , en sorte que cette économie ne doit pas être considérée comme définitive.

ART. 61. — FRAIS DE CONSTRUCTION ET D'ENTRETIEN DES VOITURES DESTINÉES AU SERVICE DES POSTES SUR LE CHEMIN DE FER.

Une somme de 20,000 francs a été ajoutée à cet article afin de pouvoir augmenter le nombre des voitures-bureaux , et de donner ainsi une plus grande extension au service ambulancier sur les principales lignes du chemin de fer.

Toutefois cette demande de crédit ne constitue pas en réalité une charge nouvelle ; il y a plutôt lieu de la considérer comme remploi des sommes restées disponibles sur les exercices 1846 et 1847, pendant lesquels les dépenses ordi-

naires de construction et d'entretien ont à peine absorbé la moitié des allocations votées par la Législature.

Les sommes non dépensées de ce chef s'élèvent, savoir :

Pour 1846, à. fr.	19,009 75
Pour 1847, à.	<u>5,738 85</u>
Soit ensemble à fr.	22,748 60

CHAPITRE V.

Mines.

ART. 62. — PERSONNEL DU CONSEIL DES MINES.

Somme demandée : 41,700 francs.

La dotation du conseil des mines a été fixée par la loi du 16 juillet 1849, à la somme de 59,500 francs pour l'exercice 1849.

Mais il est à remarquer que ce crédit ne comprenait que sept mois de traitement d'un conseiller des mines, par suite de la mise à la retraite de M. le conseiller De Leuw (*voir* l'exposé des motifs, n° 519). Le traitement des conseillers ayant été fixé à 6,000 francs, par la loi organique du 2 mai 1837, il y aurait lieu d'ajouter au chiffre de l'exercice 1849, une somme de 2,500 fr., qui représente les cinq douzièmes du traitement dont il s'agit.

Cette somme a été réduite à celle de 2,200 francs, par la suppression d'un excédant disponible de 300 francs, qui, jusqu'ici, avait été distribué en gratifications aux employés du conseil ou bien était resté sans emploi à la clôture de l'exercice.

Voici le relevé de la dépense du personnel du conseil des mines :

1 président à fr.	8,000	. . . . .	8,000
4 conseillers	6,000	. . . . .	24,000
1 greffier	5,000	. . . . .	5,000
1 commis-greffier	1,500	. . . . .	1,500
1 commis	1,200	. . . . .	1,200
1 expéditionnaire	700	. . . . .	700
Huissier et concierge	1,300	. . . . .	1,300
Total égal au crédit de mandé			<u>41,700</u>

ART. 63. — IMPRESSIONS, ACHATS DE LIVRES ET D'INSTRUMENTS, ETC.

Somme demandée : 7,000 francs.

La somme portée au projet de budget pour 1850 est égale à celle qui figure

au budget de 1849. Des explications étendues ont été données, sur l'emploi de cette allocation, dans le cahier de développements de l'année dernière. (Voir le cahier, p. 52).

ART. 67. — TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS DU PERSONNEL DU CORPS DES MINES.

Somme demandée : 156,967 francs.

Ce chiffre se décompose ainsi qu'il suit :

Charges ordinaires et permanentes	fr.	128,400
Charges extraordinaires et temporaires		8,567
	Total. . . fr.	156,967

L'allocation portée au budget de 1849 était supérieure. Elle se composait de :

Charges ordinaires et permanentes	fr.	142,400
Charges extraordinaires et temporaires		8,567
	Total. . . fr.	150,957

La somme demandée au projet de budget pour 1850 étant de fr. 156,967

Il y a une différence en moins de. fr. 14,000

Cette différence provient :

1° Du transfert au chap. I (*Administration centrale*), du traitement de l'inspecteur-général, de ses frais de bureau et de déplacement, et du traitement et de l'indemnité de déplacement d'un sous-ingénieur, savoir :

a. Traitement de l'inspecteur général	fr.	8,000
b. Frais de bureau		500
c. Frais de déplacement		1,500
d. Traitement d'un sous-ingénieur		2,400
e. Frais de déplacement		600
	Total. . . fr.	13,000

2° D'une économie résultant de la différence entre le traitement ci-dessus de l'inspecteur général et le chiffre porté du même chef au budget de 1849. 1,000

Ensemble. . . fr. 14,000

Lors de la discussion du dernier budget, j'ai contracté, en section centrale et à la Chambre, l'engagement de réduire le traitement de l'inspecteur général des mines, en le transférant à l'Administration centrale, de 12,000 à 9,000 francs. Mais, tout en persistant à croire qu'un traitement de 9,000, et même de 8,000 francs,

constitue une rémunération suffisante pour ces fonctions, j'ai pensé, depuis, que ce serait consacrer en quelque sorte une exception injurieuse pour le titulaire actuel, que de lui faire subir une réduction de traitement plus forte qu'à aucun autre fonctionnaire de mon Département. Toutefois, me regardant comme lié envers la Chambre, je ne reviendrai sur ma détermination de l'année dernière, en réduisant son traitement, de 1,500 francs seulement, au lieu de 3,000 francs, que pour autant que la Chambre n'y fasse pas opposition.

L'allocation portée au projet de budget pour 1850 présente une économie réelle de 1,000 francs sur le chiffre total du budget de 1849. Nonobstant cette réduction, et au moyen de la somme demandée, il sera possible, j'en ai la conviction, d'assurer le service pendant l'exercice prochain, et de pourvoir aux mesures immédiates que pourra nécessiter la mise à exécution de la nouvelle organisation du corps des ingénieurs des mines.

Toutefois on voudra bien remarquer que le traitement d'un ingénieur de première classe, mis à la disposition du Ministère de l'Intérieur pendant l'année 1849, ayant été retranché de l'allocation du présent article dès l'année dernière (*voir* annexes du rapport de la section centrale, page 132), n'a pas été reporté, cette année, au projet de budget, parce que la mission de cet ingénieur n'est pas terminée, et qu'il restera à la disposition du Département de l'Intérieur en 1850. Cette circonstance permet de maintenir une réduction temporaire sur le chiffre normal et permanent des traitements.

J'ai la satisfaction d'annoncer à la Chambre qu'il me sera possible d'opérer la réduction des cadres et de réaliser les économies promises, uniquement en ne pourvoyant pas aux emplois devenus vacants, sans sacrifier des existences, et même en donnant un traitement normal à un des trois sous-ingénieurs dont les services n'ont pas été rétribués jusqu'ici, en faisant quelques promotions, selon l'ordre de l'ancienneté et du mérite, et, ce qui me tient surtout à cœur, en améliorant le sort des aspirants, qui étaient, dans ma conviction, trop peu rétribués.

La Chambre se rappellera que c'est la règle qu'elle m'a également autorisé, l'an dernier, à appliquer aux ingénieurs et aux conducteurs des ponts et chaussées du grade le moins élevé.

J'ajouterai que j'ai l'espoir, que, d'ici à peu de temps, aucun des agents subalternes, temporaires ou définitifs, de cette dernière administration, que je suis condamné à mettre en disponibilité, pour cause de suppression d'emploi, et que je reconnaitrai capables et valides, ne restera hors de service; et je sollicite de la Chambre l'autorisation d'allouer à ces agents inférieurs, chaque fois que je trouverai l'occasion de les appeler à des fonctions moins rétribuées, soit dans les bureaux des ingénieurs, soit sur les travaux, soit au chemin de fer, soit aux postes, de leur conserver, à titre purement personnel, le traitement dont ils jouissent actuellement.

La Chambre peut compter que, malgré l'emploi de cette mesure, toute d'équité, les allocations du personnel ne seront, en aucun cas, excédées par mon fait, et que j'y trouverai au contraire le moyen de réaliser une nouvelle économie.

CHAPITRE VI.

Pensions.

ART. 69. — Somme demandée : 7,000 francs.

A la date du 31 décembre 1848, les pensions civiles, inscrites sur le grand-livre du Département des Travaux Publics, étaient au nombre de 206, et s'élevaient ensemble à la somme de fr. 87,408

Les extinctions de pensions constatées, au nombre de 26, s'élevaient, à la même date, à 11,539

En sorte que, au 1^{er} janvier 1849, le montant total des pensions non-éteintes était de fr. 75,869
dont il faut déduire la somme de 1,762 francs, montant de la réduction opérée sur une pension, en exécution de l'art. 48 de la loi du 21 juillet 1844, pour cause de résidence à l'étranger, ci. . . . 1,762

Reste net. fr. 74,107

Le tableau des pensions civiles accordées, du 1^{er} octobre 1847 au 30 septembre 1848, à charge du budget du Département des Travaux Publics, a été annexé, sous le n^o VI, aux développements du budget de l'exercice 1849.

En exécution de l'art. 4 de la loi du 17 février 1849 sur les pensions, un semblable relevé, embrassant également une période d'une année, du 1^{er} octobre 1848 au 30 septembre 1849, se trouve ci-annexé, sous le n^o IV.

N° I. — Tableau de la dépense moyenne à résulter de la mise en vigueur de la nouvelle

NOMBRE.	GRADES.	TRAITEMENT moyen.	TRAITEMENTS à charge de l'allocation de l'admini- stration centrale.		TRANSFERTS.	
			Traitements.	Frais DE ROUTE.	Traitements.	Frais DE ROUTE.
1	Secrétaire général	9,000	9,000	"	"	"
2	Directeurs généraux	9,000	18,000	2,000	"	"
5	Inspecteurs généraux	8,000	16,000	3,000	(a) 24,000	3,000
3	Directeurs	6,000	50,000	"	"	"
1	Ingénieur en chef	3,200	"	"	(b) 3,200	1,200
15	Chefs de bureau	3,800	32,500	"	"	"
2	Contrôleurs	3,300	"	"	(c) 6,600	"
1	Ingénieur de 3 ^e classe	2,600	"	"	(d) 2,600	900
14	Commis de 1 ^{re} classe	2,230	27,000	"	(e) 4,300	"
3	Sous-ingénieurs	2,000	"	"	(f) 6,000	1,800
1	Conducteur de 1 ^{re} classe	2,400	"	"	(g) 2,400	200
25	Commis de 2 ^e classe	1,630	34,650	"	(h) 6,600	"
43	Commis de 3 ^e classe	1,100	47,300	"	(i) 2,200	"
9	Expéditionnaires	900	8,100	"	"	"
9	Surnuméraires	"	"	"	"	"
"	Gens de service	"	12,700	"	"	"
"	Frais de route du ministre	"	"	4,000	"	"
138			233,250	9,000	60,100	9,100
			264,250		69,200	
			333,450			

organisation de l'administration centrale du Département des Travaux Publics.

OBSERVATIONS.

RÉPARTITION DES TRANSFERTS PAR ADMINISTRATION.

NOMBRE TOTAL TRANSFÉRÉ.	GRADES.	PONTS ET CHAUSSÉES			MINES.			CHEMIN DE FER.			POSTES.			Observations.
		NOMBRE.	TRAITEMENTS.	FRAIS DE ROUTE.	NOMBRE.	TRAITEMENTS.	FRAIS DE ROUTE.	NOMBRE.	TRAITEMENTS.	FRAIS DE ROUTE.	NOMBRE.	TRAITEMENTS.	FRAIS DE ROUTE.	
(a) 3	Inspecteurs généraux	1	5,000	1,300	1	8,000	1,500	"	"	"	1	8,000	2,000	(a) Le contrôleur du timbre et un contrôleur des recettes.
(b) 1	Ingénieur en chef.....	1	5,200	1,200	"	"	"	"	"	"	"	"	"	(b) Un premier commis pour l'inspection technique et un premier commis employé au contrôle du timbre.
(c) 2	Contrôleurs.....	"	"	"	"	"	"	(n) 2	6,600	"	"	"	"	(c) Un sous-ingénieur pour l'inspection technique.
(d) 1	Ingénieur de 3 ^e classe.....	1	2,600	900	"	"	"	"	"	"	"	"	"	(d) 2 deuxièmes commis pour les inspections des ponts et chaussées et des mines.
(e) 2	Commis de 1 ^{re} classe.....	"	"	"	"	"	"	(b) 2	4,500	"	"	"	"	(e) 1 deuxième commis pour l'inspection commerciale.
(f) 3	Sous-ingénieurs.....	1	2,000	600	1	2,000	600	(c) 1	2,000	600	"	"	"	(f) 1 deuxième commis pour l'inspection des postes.
(g) 1	Conducteur de 1 ^{re} classe...	1	2,400	200	"	"	"	"	"	"	"	"	"	(g) 2 troisièmes commis employés au contrôle du timbre.
(h) 4	Commis de 2 ^e classe.....	(d) 2	3,300	"	"	"	"	(e) 1	1,650	"	(f) 1	1,650	"	
(i) 2	Id. de 3 ^e id.	"	"	"	"	"	"	(g) 2	2,200	"	"	"	"	
19		7	23,500	4,400	2	10,000	2,100	8	16,950	600	2	9,650	2,000	
	TOTAL PAR ADMINISTRATION.		27,900			12,100			17,580			11,650		
	TOTAL DES TRANSFERTS.....								69,200					

N° II. — *État général des dépenses*

PROVINCES.	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Anters	8,412 69	59,101 52	32,453 61	33,910 16	48,505 54	43,700 00	47,350 00	43,700 00	63,500 00	45,529 00
Brabant	22,380 95	177,363 02	107,013 43	122,625 39	132,128 15	134,499 75	135,602 70	132,900 00	213,950 00	214,280 00
Flandre occidentale	13,339 19	133,137 82	57,475 10	102,297 84	130,450 80	184,685 00	170,995 00	170,995 00	170,309 94	150,853 75
Flandre orientale.	24,947 04	79,712 60	59,194 60	108,971 39	142,840 85	148,805 00	148,805 00	148,805 00	146,330 00	102,719 00
Hainaut	25,720 23	229,477 24	96,119 25	287,654 43	285,222 83	257,080 72	300,138 54	299,749 00	342,965 96	267,670 00
Liège	26,196 57	112,880 42	41,221 18	136,743 84	121,740 29	124,199 97	131,206 90	125,005 77	120,861 49	156,727 08
Limbourg	55,799 79	144,715 00	59,219 53	122,803 91	119,965 13	126,796 95	120,566 63	105,059 96	132,083 22	104,200 00
Luxembourg	32,752 84	66,717 28	41,296 29	69,284 40	86,539 03	126,793 00	145,233 67	123,267 84	136,531 25	95,095 00
Namur	47,232 78	87,949 22	38,757 58	77,379 80	77,094 85	90,018 45	89,892 35	60,595 54	74,177 56	90,776 59
TOTAUX . .	256,782 08	1,091,054 12	532,752 67	1,061,871 19	1,144,496 77	1,236,608 84	1,289,790 79	1,216,118 11	1,400,712 42	1,418,880 42

d'entretien des routes, depuis 1850.

1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	TOTAL.
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
46,529 00	44,739 00	53,840 00	53,840 00	53,840 00	40,675 00	45,225 00	45,225 00	48,175 00	50,175 00	909,427 82
243,280 90	271,580 00	280,720 00	283,348 40	291,875 13	203,149 00	203,149 00	203,149 00	203,149 00	205,849 00	3,812,191 72
155,601 00	166,409 00	176,408 41	181,778 41	186,218 41	120,819 09	120,819 00	121,426 00	140,723 00	142,911 00	2,707,662 67
162,719 00	164,719 00	168,719 00	168,719 00	168,719 00	100,985 00	100,985 00	100,985 00	102,873 00	102,873 00	2,513,426 48
367,954 00	372,754 00	368,196 00	389,196 00	369,196 00	284,692 00	291,692 00	285,592 00	236,389 00	240,944 00	5,678,403 20
163,617 08	170,030 00	181,615 00	185,850 00	185,650 00	189,773 00	192,273 00	198,333 00	201,517 00	209,817 00	2,978,070 59
104,200 00	115,200 00	136,900 00	150,699 18	152,000 00	108,700 00	114,100 00	122,790 00	119,540 00	132,240 00	2,345,619 33
106,095 00	131,717 00	134,502 00	139,400 25	146,952 50	141,006 00	141,506 00	153,525 00	168,296 00	169,296 00	2,395,806 35
106,276 59	121,474 30	131,991 00	143,194 96	151,054 96	138,487 00	138,487 00	141,287 00	153,310 00	155,082 00	2,116,549 83
1,456,271 67	1,558,622 30	1,635,891 41	1,675,826 00	1,705,506 00	1,324,286 00	1,346,236 00	1,372,312 00	1,393,972 00	1,429,187 00	25,547,177 99

N° III.

Produit des barrières en 1849 des routes de 1^{re} et de 2^e classe.

PROVINCES.	ADJUDICATION DE		DIFFÉRENCE	
	1848.	1849.	EN PLUS.	EN MOINS.
Anvers	103,450	92,940	»	10,510
Brabant	326,950	298,110	»	28,840
Flandre occidentale	160,455	148,010	»	12,445
Flandre orientale	139,815	132,090	»	6,725
Hainaut	513,525	402,025	»	111,500
Liège	213,023	199,453	»	13,570
Limbourg	51,465	52,835	1,370	»
Luxembourg	137,560	102,150	»	35,410
Namur	200,150	167,175	»	32,975
TOTAL	1,846,393	1,595,788	1,370	251,975
Différence en moins	250,605			

N° IV. — *Liste nominative des personnes admises à la pension, à charge du trésor public, du 1^{er} octobre 1848 au 30 septembre 1849, dressée en conformité de l'art. 4 de la loi du 17 février 1849, sur les pensions.*

N° D'ORDRE.	N° D'INSCRIPTION.	NOM, PRÉNOMS ET QUALITÉ OU DERNIÈRES FONCTIONS DU PENSIONNAIRE.	DATE DE NAISSANCE.	MOTIFS DE LA MISE A LA RETRAITE.	DATE DE L'ARRÊTÉ QUI ACCORDE LA PENSION.
1	202	Boyen, Marie-Thérèse, veuve de Charles Cleynen, postillon.	1779. 27 avril....	Réversion de la pension de 200 fr. dont jouissait le mari.	1848. 20 novemb.
2	205	Verdonek, André-Jean, conducteur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées.	1781. 17 janvier..	Grand âge et infirmités.....	» 21 décemb.
3	204	Wouters de Terweerden, Eugène-Marie-Joseph, directeur de bureau, percepteur des postes.	1784. 18 septemb.	Infirmités.....	» 21 décemb.
4	203	Goedemé, Fidèle, facteur rural des postes.	1797. 26 août....	Id.....	» 21 décemb.
5	206	De Graeve, Charles-Louis, facteur rural des postes.	1805. 11 octobre.	Id.....	» 21 décemb.
6	207	Marginel, Josine, veuve d'Emmanuel Brogniez, postillon.	1808. 11 octobre.	Réversion de la pension de 200 fr. dont jouissait le mari.	1849. 30 janvier.
7	208	Schoonjans, Henri, facteur de 1 ^{re} cl. des postes.	1790. 15 mai.....	Infirmités.....	» 17 février..
8	209	Van Kol, Daniel, facteur rural des postes.	1796. 11 mars....	Id.....	» 17 février..
9	210	Voué, Anne, veuve de Jean-Jacques Leclercq, postillon.	1784. 5 février..	Réversion de la pension de 180 fr. dont jouissait le mari.	» 2 avril....
10	211	Vanhove, Antoine, facteur rural des postes.	1785. 11 mars....	Infirmités.....	» 23 mars...
11	212	De Leeuw, Jean-Gisbert, conseiller au conseil des mines.	1792. 11 octobre..	Id.....	» 23 mars...
12	215	Massez, Severin-Joseph, facteur rural des postes.	1814. 6 octobre .	Id.....	» 23 mars...
13	214	Schotley, Jean-Joseph, chef cantonnier.	1784. 7 décemb.	Id.....	» 23 mars...
14	215	De Pauw, Lievin-François, commis de 1 ^{re} classe à l'inspection des ponts et chaussées.	1787. 10 février..	Id.....	» 23 mars...
15	216	Couzaetz, Guillaume-Roch-Henri, percepteur des postes.	1781. 16 août....	Grand âge et infirmités.....	» 25 mars...
16	217	Marchal, Louis-Michel, facteur des postes.	1792. 17 octobre.	Infirmités.....	» 23 avril...
17	218	Bastin, Antoine-Ilyacinthe, percepteur des postes.	1775. 19 juillet..	Grand âge et infirmités.....	» 25 avril....

BASES DE LA LIQUIDATION.				DISPOSITIONS LÉGISLATIVES APPLIQUÉES.	DATE A LAQUELLE LA PENSION PREND COURS.	MONTANT ANNUEL DES PENSIONS ACCORDÉES	
DURÉE DES SERVICES. A. Civils actifs. B. Militaires et civils ordinaires. (Article 2 de la loi du 21 juillet 1844.)			TRAITEMENT.			En vertu de la loi du 21 juillet 1844 sur les pen- sions.	En vertu de la loi du 19 fri- maire an VII sur la poste aux chevaux.
Ans.	Mois.	Jours.					
			°	Art. 63 de la loi du 21 juillet 1844 et art. 14 de la loi du 19 frimaire an VII.	1848. 1 ^{er} octobre.	°	130
B 41	1	5	2,400 00	Art. 1 ^{er} et 8, § 1 ^{er} , et 12 de la loi du 21 juillet 1844.	» 1 ^{er} juin...	1,643	»
B 46	4	26	4,146 96	Art. 3 et 59, § 1 ^{er} , de la même loi, et l'art. 78, litt. A, du règlement du 29 mai 1822.	» 1 ^{er} octobre.	3,542	»
A 11	11	»	600 00	Art. 3 et 14 de la même loi	» 1 ^{er} octobre.	173	»
A 11	9	»	563 00	Art. 3 et 8 de la même loi.....	» 1 ^{er} octobre.	177	»
B 4	9	26					
	16	6	26				
»	»	»	°	Art. 63 de la même loi et art. 14 de celle du 19 frimaire an VII.	» 1 ^{er} août...	°	130
A 13	4	°	1,000 00	Art. 3 et 8, § 2, et 12 de la loi du 21 juillet 1844.	» 1 ^{er} décemb.	506	»
A 12	1	»	600 00	Art. 3, 8, 12 et 59, § 2, de la même loi.....	» 1 ^{er} décemb.	273	»
B 13	1	1					
	23	2	1				
»	»	»	°	Art. 63 de la même loi et art. 14 de celle du 19 frimaire an VII.	1849. 1 ^{er} mars...	°	120
A 11	6	°	392 50	Art. 3 et 14 de la loi du 21 juillet 1844....	» 1 ^{er} février..	175	»
B 18	8	16	6,000 00	Art. 3 et 8, § 1 ^{er} , et 12, de la même loi....	» 1 ^{er} février..	1,866	»
A 12	4	»	500 00	Art. 3 et 14 de la même loi.....	» 1 ^{er} février..	173	»
B 18	2	26	1,460 00	Art. 3 et 8, § 1 ^{er} , de la même loi.....	» 1 ^{er} mars...	442	»
B 17	3	»	2,500 00	Art. 3, 8, § 1 ^{er} et 12, de la loi du 21 juillet 1844.	» 1 ^{er} mars...	718	»
B 34	8	»	2,674 15	Art. 1 ^{er} et 8, § 1 ^{er} , de la même loi.....	» 1 ^{er} mars...	1,543	»
A 50	7	»	500 00	Art. 2 et 8, § 2 et 12, de la même loi.....	» 1 ^{er} mars...	303	»
A 8	6	21	2,403 46	Art. 1 ^{er} , 8, 13 et 59, § 2, de la même loi...	» 1 ^{er} mars...	1,804	»
B 34	10	28					
	43	5	19		A reporter...	12,948	420

N° D'ORDRE.	N° D'INSCRIPTION.	NOM, PRÉNOMS ET QUALITÉ OU DERNIÈRES FONCTIONS DU PENSIONNAIRE.	DATE DE NAISSANCE.	MOTIFS DE LA MISE A LA RETRAITE.	DATE DE L'ARRÊTÉ QUI ACCORDE LA PENSION.
18	219	Gambon, Christophe, ingénieur adjoint de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées.	1783. 19 novemb.	Grand âge et infirmités.....	1849. 16 mai....
19	220	Wery, Charles-Joseph, chef cantonnier des ponts et chaussées.	1776. 17 juin....	Infirmités.....	» 16 mai....
20	221	Libert, Jean-Baptiste-Joseph, facteur des postes.	1784. 5 février..	Id.....	» 16 mai....
21	222	Lattour, Louis-Joseph, surveillant de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées.	1785. 22 mars...	Id.....	» 16 mai....
22	225	Kervers, Jean, facteur des postes...	1789. 8 octobre.	Grand âge et infirmités.....	» 16 mai....
25	224	Philippe, Jean-Maurice-Thomas, ingénieur en chef de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées.	1782. 27 juillet..	Id.....	» 18 juin....
24	223	Van Lamoen, Joseph-Constantin-Antoine, percepteur des postes.	1776. 17 août....	Infirmités.....	» 18 juin....
25	226	Vanhavere, Pierre-Jean, facteur rural des postes.	1790. 5 mai....	Id.....	» 18 juin....
26	227	Colet, Antoine-Joseph, facteur des postes.	1790. 9 mars...	Id.....	» 18 juin....
27	223	Luquet, Charlotte-Léopoldine, veuve de Dieudonné Vanholder, postillon.	1806. 6 mai....	Réversion de la pension de 200 fr. dont jouissait son mari.	» 20 août....
28	220	Huet, Jean-Marie, adjoint de police à l'administration des chemins de fer.	1777. 5 décemb.	Infirmités.....	» 27 août....
29	230	Drion, Ferdinand-Adrien-Joseph, percepteur des postes.	1782. 4 septemb.	Grand âge et infirmités.....	» 27 août....
30	251	De Dobbeleer, Jean-Baptiste, ingénieur en chef de 2 ^e classe des ponts et chaussées.	1784. 22 juin....	Id.....	» 27 août....
31	252	Evrard, Jacques-Marie, cantonnier maritime.	1766. 23 mars..	Id.....	» 21 septemb.

DURÉE DES SERVICES. A. Civils actifs. B. Militaires et civils ordinaires. (Article 2 de la loi du 21 juillet 1844.)			TRAITEMENT.	DISPOSITIONS LÉGISLATIVES APPLIQUÉES.	DATE A LAQUELLE LA PENSION PREND COURS.	MONTANT ANNUEL DES PENSIONS ACCORDÉES.	
Ans.	Mois	Jours				En vertu de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions.	En vertu de la loi du 19 frimaire an VII sur la poste aux chevaux.
					Report.	12,948	420
B 42	"	"	5,360 00	Art. 1 ^{er} et 8, § 1 ^{er} , de la loi du 21 juillet 1844.	1849. 1 ^{er} janvier.	2,492	"
B 17	8	"	1,460 00	Art. 5 et 8, § 1 ^{er} , de la même loi.	" 1 ^{er} mars...	429	"
A 10	8	"	600 00	Art. 5 et 8 de la même loi.	" 1 ^{er} mars...	214	"
B 8	8	26					
10	4	26					
B 7	4	"	1,800 00	Art. 5 et 8, § 1 ^{er} , de la même loi.	" 1 ^{er} mars...	220	"
A 34	8	"	472 00	Art. 2 et 8, § 2, de la même loi.	" 1 ^{er} mars...	527	"
B 43	2	4	6,500 00	Art. 1 ^{er} , 8, § 1 ^{er} et 15, de la même loi.	1848. 1 ^{er} décemb.	4,728	"
B 12	11	"	804 00	Art. 5 et 14 de la même loi.	1849. 1 ^{er} mars...	175	"
A 12	3	"	600 00	Art. 3 et 14 de la même loi.	" 1 ^{er} janvier.	175	"
A 11	3	"	600 00	Art. 3 et 14 de la même loi.	" 1 ^{er} mars...	175	"
"	"	"	"	Art. 65 de la loi du 21 juillet 1844 et art. 14 de la loi du 19 frimaire an VII.	" 1 ^{er} juin....	"	120
B 11	8	"	960 00	Art. 5, 18, § 1 ^{er} , et 47, § 2, de la loi du 21 juillet 1844.	" 1 ^{er} février.	186	"
B 51	3	14	2,625 67	Art. 1 ^{er} et 8, § 1 ^{er} , de la loi du 21 juillet 1844.	" 1 ^{er} mars...	1,567	"
B 44	"	8	3,200 00	Art. 1 ^{er} et 12 de la loi du 21 juillet 1844 et art. 1 ^{er} , § 4, de celle du 17 février 1849.	" 1 ^{er} juillet..	3,466	"
A 10	11	25	540 00	Art. 1 ^{er} , 8, et 13 de la loi du 21 juillet 1844.	" 1 ^{er} mars...	405	"
B 39	8	6					
30	8	9			Ensemble.. fr.	27,504	540
Total général.							27,844
Dont à déduire les extinctions de pensions constatées du 1 ^{er} octobre 1848 au 30 septembre 1849, au nombre de 12, et montant ensemble à							2,970
Reste. fr.							24,874