

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 17 DÉCEMBRE 1849.

---

Budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1850 <sup>(1)</sup>.

---

*Rapport fait, au nom de la section centrale* <sup>(2)</sup>, par M. A. DUMON.

---

MESSIEURS,

Le budget qui est soumis à votre examen s'élève à la somme de fr. 15,844,468-56 dont 14,185,159-89 pour les charges ordinaires et permanentes et 1,659,308-67 pour les charges extraordinaires.

Cette somme, comparée à celle allouée au même département ministériel pour l'exercice 1849, présente une réduction de fr. 594,445-57, malgré une augmentation d'allocation proposée par plusieurs articles du budget.

Cette réduction ajoutée à celle beaucoup plus forte déjà réalisée l'an dernier, forme une économie totale de fr. 1,798,975-87.

Ces importantes diminutions de dépenses successivement obtenues, l'examen approfondi auquel le budget de 1849 a été soumis, tant dans les sections qu'au sein de la section centrale, et l'approbation qu'il a reçue par le vote de la Chambre, ont engagé votre section centrale à accepter le budget présenté pour 1850 et qui est à peu près rédigé sur les mêmes bases.

Les sections semblent avoir partagé cette opinion, car leurs observations portent plus généralement sur la marche des divers services que sur les chiffres demandés par M. le Ministre des Travaux Publics.

Aussi, les modifications que la section centrale vous propose d'apporter au projet du Gouvernement ne sont-elles pas très-nombreuses. Les voici en substance :

Le tableau n° 1, annexé aux développements du budget, porte le traitement du secrétaire général de 8,400 à 9,000 francs. Cette augmentation de 600 francs n'a

---

(1) Budget, n° 161, session de 1848-1849.

(2) La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, était composée de MM. JULLIEN, BRUNEAU, DE HAERNE, LESOINNE, A. DUMON et DE MAN D'ATTENRODE.

pas paru justifiée aux yeux de la section centrale. Elle est d'avis que le secrétaire général du Ministère des Travaux Publics doit être rétribué sur le même pied que les secrétaires généraux des autres départements ministériels. Elle vous propose donc de réduire de 600 francs le chiffre pétitionné pour le personnel de l'administration centrale.

La section persiste à croire, comme vous l'avez admis l'an dernier, que les fonctions d'inspecteur général des mines ne peuvent être considérées comme un poste permanent de notre administration. Elle pense, au contraire, que cet emploi doit disparaître lorsqu'on aura trouvé moyen d'utiliser ailleurs les talents du titulaire actuel, ou lorsqu'il réunira les conditions pour jouir d'une pension de retraite. Elle vous demande de retrancher des charges ordinaires de l'art. 2, pour le porter à la colonne des charges extraordinaires, la somme de 9,000 francs, montant du traitement de ce fonctionnaire.

Le Gouvernement doit entamer une négociation avec la ville de Bruges pour conclure une convention relative à la part de dépense que chacun doit supporter dans la restauration des murs de quai de cette ville. Une dépense de cette nature doit être effectuée dans le courant de 1850, et il avait été demandé un crédit de 10,000 francs, somme égale aux  $\frac{2}{3}$  de la dépense. La section centrale a cru ne pas devoir préjuger la question en votant ce chiffre, et, pour ces motifs, elle vous propose de réduire la somme pétitionnée à 7,500 francs, ce qui forme une réduction de 2,500 francs à l'art. 26, *litt. G.*

M. le Ministre propose à l'art. 61 une augmentation de dépense de 20,000 francs pour construction de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer. La section est d'avis que cette augmentation de charges ne doit pas être permanente et elle vous demande de porter le chiffre de 20,000 francs dans la colonne des dépenses extraordinaires.

L'ensemble de ces changements réduit les charges ordinaires à fr. 14,153,559-89, les charges extraordinaires à fr. 1,687,808-67 et l'ensemble du budget à fr. 15,841,368-56. La réduction sur le budget de l'exercice de 1849 devient alors fr. 597.545-57.

La section centrale a pensé faire chose agréable à la Chambre, en vous présentant son travail assez tôt pour vous mettre à même de discuter le budget avant le 1<sup>er</sup> janvier. Son rapporteur s'est associé à cette louable intention, et vous prie de l'excuser s'il ne vous offre pas un travail aussi complet qu'il l'aurait désiré.

#### **Discussion générale.**

Cette discussion n'a donné lieu qu'à peu d'observations de la part des sections. La 6<sup>e</sup> est la seule qui en ait présenté; voici les réponses qui y ont été faites.

La 6<sup>e</sup> section demande que le nouveau tarif du chemin de fer, au moins relativement aux voyageurs, soit déposé avant la discussion du budget, que le compte-rendu du chemin de fer soit distribué dans le même délai.

Elle demande que l'on dépose les projets de loi sur les canaux et les rivières navigables et les péages, la classification des routes et la comptabilité des recettes du chemin de fer.

On répond : « Il sera satisfait à la première partie de la demande de la » 6<sup>e</sup> section.

» Quant à la seconde, je ne puis espérer que le compte-rendu du chemin de fer pour l'année 1848 puisse être imprimé et distribué avant la discussion du budget. Mais il pourra être consulté avant la discussion.

» Le projet de loi sur les péages des canaux et des rivières navigables n'a pas été promis jusqu'à ce jour. Cependant je m'en suis occupé d'une manière très-active et j'ai réuni tous les matériaux nécessaires pour son élaboration ; mais on ne doit pas se dissimuler qu'un semblable projet, dans lequel s'agitent les questions les plus importantes d'intérêt financier, de développement commercial et d'équilibre entre les divers centres industriels, doit être mûri avec le plus grand soin et avec tous les ménagements que commande le respect des positions acquises.

» Je n'ose assurer qu'il me sera possible de le déposer pendant le cours de la présente session, mais j'espère du moins être en mesure de proposer à la Chambre une loi spéciale au sujet du transport des engrais.

» Cette loi aurait, à mes yeux, l'avantage de donner une satisfaction immédiate aux intérêts si précieux de l'agriculture, et de ramener les tarifs qui régissent cette nature de transports sur nos voies navigables, à des principes de justice et d'égalité dont ils s'écartent complètement aujourd'hui.

» Le projet de loi sur la comptabilité des recettes du chemin de fer n'est pas encore en état d'être déposé ; mais je crois pouvoir prendre l'engagement d'en effectuer également le dépôt pendant le cours de la présente session. »

Un membre de la section centrale fait remarquer que la promesse contenue dans le dernier paragraphe de la réponse du Ministre n'est pas très-explicite. Il demande que ce projet de loi sur la comptabilité des recettes du chemin de fer soit déposé assez tôt pour que la discussion en puisse avoir lieu dans le cours de la session actuelle.

La 6<sup>e</sup> section demande que l'on dépose les projets de loi sur les canaux, les rivières navigables et les péages ; la classification des routes, etc., etc.

« Le Gouvernement, est-il répondu, ne sera en situation de présenter le projet de loi sur la classification générale des routes, prescrit par le décret du Congrès national du 6 mars 1831, que lorsque toutes les lignes de chemin de fer, entreprises dans le pays, se trouveront complètement achevées, et que les tracés de celles qui sont encore en projet auront été irrévocablement arrêtés ; car c'est la voie ferrée qui doit nécessairement servir aujourd'hui de base à la classification des routes pavées et empierrées ; ce que le Congrès national n'a pu prévoir en votant le décret du 6 mars 1831. Il est d'ailleurs à remarquer que, avant que des propositions complètes à cet égard puissent être formulées en projet de loi, les conseils provinciaux devront nécessairement être entendus, conformément au prescrit de l'art. 78 de la loi provinciale, ainsi conçu :

« La classification des routes provinciales et de l'État est réglée par la loi, sur  
« *l'avis préalable des conseils provinciaux.* »

» Déjà ces assemblées avaient été consultées sur un projet de classification, élaboré en 1843, par le conseil des ponts et chaussées ; quelques conseils provinciaux avaient adopté les propositions ; d'autres ne s'en sont pas même occupés.

» Le Gouvernement ne perdra pas de vue le projet de loi dont il est question,

» et il en fera, en temps opportun, l'objet d'une proposition complète aux Cham-  
 » bres, après que les formalités préliminaires exigées par la loi provinciale auront  
 » été accomplies. »

## CHAPITRE PREMIER.

### *Administration centrale.*

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

Admis sans observation par les sections et par la section centrale.

ART. 2. *Traitement des fonctionnaires, employés et gens de ser-  
 vice.*

*Charges ordinaires et permanentes.* . . . . . fr. 515,550

*Charges extraordinaires et temporaires* . . . . . 8,000

Total . . . . . fr. 523,550

Le budget de 1849 portait pour le même article . . . . . 249,000

Augmentation du crédit . . . . . 74,550

Mais toute cette somme ne représente pas une dépense nouvelle. La plus grande partie provient des transferts suivants :

Du chap. II, sect. 3, art. 42 . . . . . 20,200

Du chap. II, sect. 3, art. 43 . . . . . 5,500

Du chap. III, sect. 1<sup>re</sup>, art. 43 . . . . . 16,950

Du chap. IV, art. 59 . . . . . 9,650

Du chap. V, art. 67. . . . . 10,400

Total des transferts . . . . . 60,500

de sorte que les charges nouvelles ne s'élèvent qu'à la somme de . . 15,850

au moyen de laquelle M. le Ministre se propose de payer, 1<sup>o</sup> deux

nouvelles inspections à créer au Département . . . . . 16,000

2<sup>o</sup> la comptabilité des articles d'argent expédiés par la poste. 5,000

3<sup>o</sup> le contrôle des timbres d'affranchissement . . . . . 2,250

Total des dépenses nouvelles. . . . . 23,250

Insuffisance de ressources . . . . . 9,400

Mais M. le Ministre compte y parer en ne nommant aux emplois créés par la nouvelle organisation qu'au fur et à mesure que les fonds le permettront.

L'examen de cet article a donné lieu, de la part des sections, aux observations suivantes :

La 1<sup>re</sup> section appelle l'attention de la section centrale sur les changements

continuels qui s'opèrent dans le personnel des administrations centrales. Elle demande des renseignements sur toute la dépense, notamment sur l'augmentation de 48,127 francs pour deux bureaux de vérification. Elle demande que les arrêtés d'organisation des diverses branches du Département des Travaux Publics soient publiés avant la discussion du budget. Elle réserve son vote.

« Il y a erreur de la part de la 1<sup>re</sup> section qui appelle l'attention de la section »  
 » centrale sur les changements continuels qui s'opèrent dans le personnel des »  
 » administrations centrales. Plusieurs changements ont été en projet, mais aucun »  
 » n'a été opéré jusqu'ici. Les développements nouveaux à l'appui du budget »  
 » contiennent tous les renseignements désirables sur l'ensemble de la dépense, et, »  
 » notamment, sur l'augmentation demandée pour l'organisation d'un service de »  
 » contrôle au Département. Il est à remarquer, au surplus, que le chiffre réel de »  
 » l'augmentation pour la mise en vigueur de la nouvelle organisation du départ- »  
 » tement, déduction faite des transferts qui dégrèvent d'autres services, ne s'élève, »  
 » ainsi qu'il est dit à la page 6 des développements nouveaux, qu'à une somme »  
 » de 15,850 francs.

» Je ne fais aucune difficulté de communiquer à la section centrale les règle- »  
 » ments organiques de l'administration centrale, du corps des ponts et chaussées »  
 » et de celui des mines. Mon intention est de les publier immédiatement après le »  
 » vote du budget.

» En ce qui concerne l'organisation de l'administration des chemins de fer, la »  
 » commission chargée de l'élaborer, a été dans la nécessité de suspendre ses tra- »  
 » vaux par suite de la maladie d'un de ses membres. »

Les règlements d'organisation annoncés dans cette note, seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

La 5<sup>e</sup> section demande les mêmes renseignements que la première ; elle demande encore pourquoi la dépense augmente alors que les services sont diminués. Elle appelle l'attention sur la création de deux places d'inspecteur à 8,000 francs. traitement qu'elle trouve trop élevé. Elle s'abstient.

« La 5<sup>e</sup> section se trompe en pensant que la dépense augmente, alors que les »  
 » services sont diminués, à moins que son observation n'ait uniquement pour »  
 » objet l'augmentation de dépense proposée pour l'administration centrale, »  
 » augmentation dont il vient d'être rendu compte et que les développements nou- »  
 » veaux expliquent d'une manière plus spéciale. En réalité, c'est le contraire qu'il »  
 » faut dire, et les services sont augmentés en même temps que la dépense est »  
 » notablement diminuée.

» La création de deux places d'inspecteur du chemin de fer au Département »  
 » s'explique et se légitime par les principes généralement reçus, en matière d'admi- »  
 » nistration, et par la nécessité absolue de donner au Ministre le pouvoir de s'assurer »  
 » de l'utilité des mesures qui sont soumises à son approbation, et de la bonne »  
 » exécution des ordres et des règlements émanés de son autorité, et de s'en assurer »  
 » autrement que par les avis et les rapports des agents qui proposent et qui »  
 » exécutent. On comprend que le fonctionnaire chargé de cette mission doit avoir »  
 » assez de connaissances, et être assez haut placé dans l'ordre hiérarchique, pour »  
 » ne pas être dans un état d'infériorité et de dépendance à l'égard des fonction- »  
 » naires soumis à son inspection.

» Un traitement de huit mille francs est loin, me semble-t-il, d'être trop élevé  
 » pour rétribuer convenablement un tel service, et la raison qui m'a déterminé  
 » à proposer deux inspecteurs au lieu d'un, est ma ferme conviction qu'un seul  
 » homme ne saurait posséder les connaissances et trouver le temps nécessaire  
 » pour inspecter à la fois utilement et le service technique et le service com-  
 » mercial. »

La section centrale, en discutant l'art. 2, a été naturellement amenée à examiner le projet d'arrêté portant organisation de l'administration centrale du Département des Travaux Publics. Cet examen a donné lieu à plusieurs observations. Un membre demande quelle est l'utilité des directeurs généraux. Les divers services ne pourraient-ils pas être dirigés par les inspecteurs qui travailleraient directement avec le Ministre? D'autre part, on émet l'opinion que les directeurs pourraient remplir les fonctions d'inspecteur. Plusieurs de ces opinions sont combattues. On leur oppose l'exemple du Département des Finances, où l'administration centrale est régie par une organisation semblable. On a renouvelé une critique déjà faite, l'an dernier, c'est celle relative aux fonctions d'inspecteur général des mines. Un membre demande que la décision prise par la section centrale, qui a examiné le budget de 1849 (page 89 du rapport), soit maintenue. Il propose donc que la place ne soit conservée qu'à titre personnel et s'oppose à ce que ces fonctions soient considérées, dans l'organisation définitive, comme une charge permanente. Cette proposition est admise à l'unanimité. Un autre membre demande ensuite que M. le Ministre des Travaux Publics soit invité à supprimer immédiatement cette place d'inspecteur général des mines et à donner le plus tôt possible une autre destination au titulaire actuel. Cette proposition est adoptée par quatre voix contre trois.

Quant à la question des appointements de ce fonctionnaire, elle avait été soulevée par la 2<sup>e</sup> section. — Voici l'opinion de cette section et la réponse du Ministre.

La 2<sup>e</sup> section est d'avis qu'il n'y a pas lieu de revenir sur la résolution de l'année dernière en ce qui concerne le traitement de l'inspecteur des mines; elle demande si les traitements portés au tableau n° 1 recevront exactement leur application ou si quelques fonctionnaires obtiendront un supplément de traitement et par quels moyens?

*Réponse.* — « J'ai franchement exposé à la Chambre les motifs qui me guident  
 » dans la mesure que je désire prendre à l'égard de l'inspecteur des mines. Je  
 » prie la section centrale d'apprécier si une décision contraire, tout-à-fait excep-  
 » tionnelle, n'aurait pas un caractère personnel qui ne peut être dans la pensée de  
 » personne. Je ferai remarquer au surplus, que la réalisation de mes intentions  
 » n'emporte aucune charge additionnelle au budget. En effet, le tableau n° 1  
 » présente la dépense moyenne à résulter de la nouvelle réorganisation centrale.  
 » Mais les traitements portés dans ces tableaux ne recevront leur application qu'au  
 » fur et à mesure que les allocations du budget le permettront; et c'est sur les  
 » économies à résulter de l'observation de cette règle, que je me propose de trouver  
 » les suppléments de traitements attribués à quelques fonctionnaires, en raison de  
 » leur position actuelle, et destinés à compenser, en tout ou en partie, la diffé-  
 » rence entre les traitements dont ils sont aujourd'hui en jouissance et ceux qui  
 » sont affectés aux nouveaux emplois qu'ils seront appelés à occuper à l'adminis-  
 » tration centrale. »

La section centrale, malgré cette réponse et les explications qui se trouvent dans les développements à l'appui du budget des travaux publics pour 1850 (page 59), estime qu'il n'y a pas lieu de revenir sur la décision prise l'année dernière à ce sujet. Elle ne vote donc que le chiffre de 9,000 francs, en le portant dans la colonne des charges extraordinaires et temporaires; pareille somme sera déduite du montant des charges ordinaires et permanentes.

Un membre fait remarquer que, d'après les développements du budget, il serait question de porter de 8,400 à 9,000 francs le traitement du secrétaire général du Ministère des Travaux Publics. Il ne voit pas pourquoi ce fonctionnaire recevrait un traitement plus élevé que ses collègues des autres Départements ministériels. Il ne pense pas que l'on doive s'arrêter à cette considération que ce secrétaire sera moins rétribué que d'autres fonctionnaires de l'administration centrale; le même cas se représente pour d'autres Départements et ne paraît pas occasionner le moindre inconvénient. Il propose donc que le chiffre demandé pour le personnel de l'administration centrale, charges permanentes, soit réduit de 600 francs.

La section centrale adopte cette proposition.

Un membre s'élève contre les titres pompeux qui, dans la nouvelle organisation, ont été donnés aux agents de l'administration centrale. La section ne trouve pas d'inconvénient à ces dénominations, pourvu qu'à l'avenir on n'y cherche pas un prétexte pour augmenter les traitements. Elle fait toute réserve à cet égard.

Après ces diverses observations l'art. 2, libellé de la manière suivante, est adopté par six voix contre une abstention :

Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service.

Charges ordinaires et permanentes . . . . .	fr.	505,750
Charges extraordinaires et temporaires. . . . .		17,000
		<hr/>
Total. . . . .	fr.	522,750

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale* . . . . . fr. 18,000

La 4<sup>e</sup> section a demandé si, dans l'estimation des frais de route, l'on a pris en considération l'extension plus grande des voies ferrés.

M. le Ministre a répondu que, par arrêté du 31 décembre 1837, les frais de route de tous les fonctionnaires ressortissant au Département des Travaux Publics ont été réduits à la moitié du taux fixé par l'arrêté royal du 31 mars 1835, pour les parcours effectués par chemin de fer.

La section centrale adopte le chiffre demandé.

ART. 4. *Matériel. — Fournitures de bureau, impressions, achat et réparations de meubles.*

<i>Charges ordinaires et permanentes</i> . . . . .	fr.	40,000
<i>Charges extraordinaires et temporaires</i> . . . . .		10,000
		<hr/>
Total . . . . .	fr.	50,000

Adopté sans observation.

## COMMISSION DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS.

ART. 5. *Frais de route et de séjour des membres de la commission* . . . . . fr. 1,400

Adopté sans observation.

ART. 6. *Publication du Recueil, frais de bureau* . . . . . fr. 3,900

Adopté sans observation.

## COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.

ART. 7. *Frais de route et de séjour des membres de la commission* . . . . . fr. 600

Ce chiffre est voté sans observation.

ART. 8. *Matériel, achat de réactifs, appareils.* . . . . fr. 1,400

Admis sans observation.

---

## CHAPITRE II.

**Ponts et chaussées. — Bâtimens civils. — Canaux, rivières et polders.  
— Ports et cotes. — Personnel des ponts et chaussées.**

---

### PREMIÈRE SECTION.

#### PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 9. Litt. A. *Entretien ordinaire des routes d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1850.* . . . . fr. 1,438,625

Ce paragraphe a donné lieu à plusieurs observations de la part des sections.

La 2<sup>e</sup> section appelle l'attention du Gouvernement sur le mauvais entretien des routes, notamment dans les provinces de Liège et de Hainaut.

« L'on ne peut que reproduire ici, est-il répondu, les explications qui ont été » données l'année dernière au sujet d'une observation analogue. (*Voir page 12* » du rapport de la section centrale.)

» En effet, les rapports périodiques des ingénieurs en chef ont continué à  
 » signaler les routes de l'État, dans les diverses provinces, comme se trouvant dans  
 » un état de viabilité généralement satisfaisant *et en rapport avec les besoins*  
 » *actuels du roulage*. Si, par exception, quelques communications empierrées,  
 » conduisant à de grands centres d'exploitation ou d'industrie, comme dans les  
 » provinces de Hainaut et de Liège, ne se trouvent pas dans le même état, la  
 » cause en est toujours la même, à savoir la circulation immense qui a lieu sur  
 » ces communications et qui ne permet pas de les maintenir dans un état complé-  
 » tement satisfaisant, malgré les soins dont elles sont l'objet, et les sommes consi-  
 » dérables que l'on y affecte chaque année.

» Ainsi qu'on l'a dit l'année dernière, il n'y a qu'un seul remède pour faire  
 » cesser cet état de choses, c'est de convertir en pavage les chaussées empierrées de  
 » ces parties de routes; mais ce remède, qui exige l'emploi de sommes considéra-  
 » bles, ne peut être mis en pratique que successivement, et au fur et à mesure  
 » que les ressources le permettront.

» Le Gouvernement fait tous ses efforts pour arriver à cette fin, et déjà des  
 » sommes respectives de 260,000 francs et 45,200 francs, ont été employées à  
 » remplacer, par un pavage, l'empierrement d'une partie de la route de Charleroy  
 » à Philippeville, et de la traverse de Seraing.

La lecture de cette note a donné lieu à plusieurs observations; entre autres, la substitution des routes pavées aux empièrrements a été critiquée. On s'est basé sur ce que les routes empierrées coûtent moins cher, sont préférables lorsqu'elles sont bien entretenues et s'améliorent en devenant plus anciennes. Elles offrent de plus l'avantage de ne pas interrompre la circulation pendant le dégel. Cette circonstance est très-importante dans les centres industriels. La section centrale n'a pas cru devoir se prononcer sur cette question.

La 2<sup>e</sup> section demande l'état des routes générales et provinciales auxquelles le crédit doit s'appliquer.

Après avoir fait remarquer que le crédit est exclusivement affecté à l'entretien des routes de l'État, M. le Ministre ajoute que le tableau demandé se trouve annexé sous le n° 1 aux développements à l'appui du budget de 1845.

Cet état est complété par les renseignements fournis à la page 9 des développements du budget de 1850.

La 4<sup>e</sup> section est d'avis que les travaux d'entretien des traverses des villes laissent fort à désirer; que les travaux de réparations se font souvent à des époques défavorables de l'année. L'administration des ponts et chaussées exécute les travaux de cette nature sans consulter les administrations communales; elle pense que les travaux à charge de l'État et ceux qui incombent à la commune (accotements) devraient être exécutés simultanément autant que possible.

Il a été répondu à ces observations :

« Les travaux d'entretien des traverses des villes, en ce qui concerne la grande voirie, s'exécutent de la même manière et suivant les mêmes règles que les autres travaux de l'État, conformément aux clauses d'un cahier des charges, qui fixe les époques auxquelles les réparations doivent être effectuées et stipule des pénalités pour toute infraction au contrat.

» Les rues de grande voirie, dans les différentes villes, sont en général dans un

» état de viabilité satisfaisant, et si l'entretien de quelques unes, notamment dans  
 » la capitale, qui en compte un très-grand nombre, laisse un peu à désirer, la  
 » cause en est que les ressources du budget ne permettent pas toujours d'effec-  
 » tuer, à la fois, tous les travaux neufs réclamés par la situation de beaucoup  
 » d'entr'elles où la circulation du roulage est fort grande.

» Les travaux neufs doivent nécessairement se faire par parties et en plusieurs  
 » années.

» L'administration des ponts et chaussées a toujours soin, toutes les fois que le  
 » cas se présente, de s'entendre avec les administrations communales au sujet  
 » des travaux qui doivent être exécutés simultanément. »

La quatrième section appelle l'attention du Gouvernement sur les réparations  
 qui se font par les entrepreneurs de l'éclairage au gaz et qui sont très souvent  
 défectueuses.

Elle pense que le système d'adjudication publique, pour l'entretien des routes  
 est le plus économique s'il y a une bonne surveillance et un contrôle sévère des  
 travaux. Elle désire que le Gouvernement adopte, pour les routes empierrées, le  
 mode d'entretien continu.

*Réponse :* « L'administration des ponts et chaussées n'est appelée à intervenir,  
 » dans les demandes en établissement de tuyaux de gaz, que lorsqu'il s'agit d'une  
 » rue entière dépendant de la grande voirie; alors cette administration surveille et  
 » dirige l'exécution des travaux. Ce sont les administrations locales qui accor-  
 » dent les autorisations nécessaires lorsqu'il s'agit de cas isolés, soit dans des rues  
 » de grande ou de petite voirie, et c'est dès-lors à celles-ci à veiller et à exiger  
 » que le pavage démonté soit rétabli d'une manière convenable. Toutefois, je  
 » partage l'avis de la 4<sup>e</sup> section, que les réparations qui se font par les entrepre-  
 » neurs de l'éclairage au gaz laissent souvent à désirer, et je me réserve d'exami-  
 » ner s'il n'y aurait pas lieu de combiner, avec les autorités locales, un règlement  
 » spécial, en vue de remédier à cet abus.

» Tous les travaux aux routes, et même ceux à effectuer dans les traverses des  
 » villes, dépendant de la grande voirie, font l'objet d'adjudications publiques,  
 » avec concurrence et d'après des devis, cahiers des charges stipulant des condi-  
 » tions qui assurent la bonne exécution des travaux et déterminent des pénalités  
 » pour toute infraction aux clauses du contrat.

» Ces adjudications ont lieu ordinairement pour un bail de six ans, résiliable  
 » de part et d'autre, à la fin de la première période triennale.

» Les réparations journalières et continues des chaussées empierrées se font par  
 » des cantonniers, au moyen d'approvisionnements de matériaux préparés à  
 » l'avance, et déposés aux endroits indiqués par les agents de l'administration,  
 » qui en surveillent le bon emploi en temps opportun.

» Je partage l'avis de la 6<sup>e</sup> section au sujet de l'avantage qu'il y aurait à adopter,  
 » pour les routes empierrées, le mode d'entretien continu. Un travail dans ce  
 » sens m'avait été adressé pendant le courant de cette année par M. l'ingénieur  
 » Desmarais. J'en ai fait l'objet d'une dépêche adressée à M. l'inspecteur général  
 » des ponts et chaussées, le 4 avril dernier, et ce fonctionnaire, se ralliant à la  
 » même opinion, a rédigé sur cette matière une instruction qu'il a jugé susceptible

» de recevoir une application immédiate et d'être insérée à l'avenir dans les cahiers  
 » des charges que MM. les ingénieurs en chef dans les provinces auront à me  
 » présenter pour l'entretien des routes de la catégorie de celles dont il s'agit. Si  
 » cette instruction n'a pas encore été mise en vigueur, c'est uniquement parce  
 » qu'il faut attendre à cet effet l'expiration des baux courants d'entretien. J'ai  
 » l'honneur de mettre sous les yeux de la section centrale une copie de la dépêche  
 » de M. l'inspecteur général, en date du 6 juin dernier, ainsi que de l'instruction  
 » dont elle était accompagnée. »

Cette pièce sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

La section centrale, d'accord avec la 4<sup>e</sup> section, pense que l'entretien continu des routes empierrées peut donner de très-bons résultats; elle émet le vœu que l'application en soit faite le plus tôt possible aux routes de l'espèce.

La 6<sup>e</sup> section demande que l'on ne porte à l'ordinaire qu'un chiffre correspondant au chiffre des barrières; il en résulterait que le § A serait adopté, que le § B devrait être divisé comme suit :

Fr. 137,163. Service ordinaire,

Id. 62,837. Service extraordinaire,

et que les §§ C et D devraient être portés à l'extraordinaire.

M. le Ministre signale, dans sa réponse, les inconvénients auxquels cette manière de procéder pourrait donner lieu; il ajoute :

« La décomposition de chiffres que l'on demande pourrait être opérée à la  
 » rigueur; mais elle ne semble présenter aucun avantage réel, et elle aurait pour  
 » inconvénient de confondre avec l'extraordinaire une partie des dépenses ordi-  
 » naires indiquées au litt. B, et celles de même nature du litt. C.

« Il ne faut pas perdre de vue d'ailleurs que le chiffre du produit des barrières  
 » auquel l'on veut restreindre les dépenses d'entretien ordinaire des routes change  
 » à chaque réadjudication et qu'il serait peu rationnel de subordonner une charge  
 » normale à un produit essentiellement variable.

» Le produit de 1850 ne pourra d'ailleurs être établi que lorsque les résultats  
 » de l'adjudication de toutes les barrières seront constatés; ce qui ne pourra avoir  
 » lieu qu'à la fin de l'année.

» Aujourd'hui le revenu des barrières dépasse encore de fr. 62,837, la somme  
 » nécessaire pour faire face aux dépenses d'entretien ordinaire des routes; mais  
 » il pourrait arriver que, par des causes quelconques, ce produit fût réduit au  
 » point de ne plus suffire aux dépenses d'entretien, et alors la base indiquée par  
 » la 6<sup>e</sup> section se trouverait renversée de fait.

» La somme affectée à des travaux d'amélioration et aux constructions de  
 » routes devra nécessairement être considérée comme une charge permanente,  
 » aussi longtemps que toutes les voies de communication dont l'exécution importe  
 » au développement de la prospérité publique, n'auront pas été établies.

» Jusqu'ici l'on n'a jamais porté au budget comme charges extraordinaires que  
 » celles réellement temporaires et s'appliquant à un ouvrage spécialement indiqué.

» La division adoptée, et qui est celle qui a constamment été admise par la  
 » législature, semble donc devoir être maintenue, parce qu'elle ne présente aucun  
 » des inconvénients signalés ci-dessus.

La 6<sup>e</sup> section demande quelle règle on suit pour faire les routes aux frais de l'État ou des provinces.

« Les communications que l'État se charge d'entreprendre pour son compte » sont d'ordinaire celles qui présentent un caractère d'intérêt général suffisamment prononcé. Toutefois, il est admis en principe que, même pour les communications de l'espèce, le concours des provinces, des communes ou des particuliers est toujours indispensable.

» L'établissement des routes secondaires, et qui n'offrent qu'un intérêt provincial ou purement local, est abandonné aux administrations provinciales ou communales, à qui le Gouvernement accorde, pour les aider dans leurs entreprises, des subsides proportionnés à la dépense à faire et qui varient du quart au tiers, mais ne dépassent que dans des cas exceptionnels, cette dernière proportion.

» L'on suit à peu près la même règle à l'égard des routes qui s'exécutent par voie de concession de péages. »

Litt. B. *Travaux en dehors des baux d'entretien reconnus indispensables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure. — Payements de terrains cédés à la grande voirie par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement.* . . . . . fr. 200,000

Litt. C. *Études de projets, frais de levée de plans et achat d'instruments, matériel et impressions.* . . . . . fr. 40,000

Les litt. B et C n'ont donné lieu à aucune observation.

Litt. D. *Travaux d'amélioration et construction de routes* . . fr. 949,973

La 6<sup>e</sup> section charge son rapporteur de se faire rendre compte de l'emploi du crédit qui figure au § D, tant par les engagements anciens que nouveaux.

« L'emploi de la somme de 949,973 francs, portée au litt. D, comme éventuellement disponible pour travaux d'amélioration et construction de routes, » peut être subdivisée ainsi qu'il suit :

» Engagements antérieurs soldant des dépenses autorisées qui » avaient été échelonnées sur plusieurs exercices . . . . . fr. 243,000  
 » Travaux de construction de routes déjà décrétées, et qui feront » l'objet d'adjudications prochaines, ci . . . . . 317,000

» Ces routes sont les suivantes :

» Ingelmunster à Oostrooscheke ;  
 » Redressement d'une partie de la route d'Audenarde à Grammont ;  
 » Moll vers le camp de Beverloo, par Baelen (1<sup>re</sup> section) ;  
 » Verviers à Francorchamps (dernière section) ;

A reporter. . . . . fr. 562,000

	Report. . . . . fr.	562,000
» Hasselt à Bilsen (2 <sup>e</sup> section) ;		
» Geronville à Jamoigne ;		
» Redressement de la traverse de Bouillon ;		
» Nafraiture vers Charleville (1 <sup>re</sup> section).		
» Travaux de construction de routes dont l'exécution pourra avoir lieu dans le courant de 1880 . . . . .		387,975
» L'emploi de cette somme ne saurait être défini dès maintenant, et il ne pourra l'être qu'au fur et à mesure que l'instruction des projets de routes étudiés se trouvera complétée.		
	« Somme pareille . . . . . fr.	<u>949,975</u>

Après lecture des réponses du Ministre aux observations faites par les sections aux différents *littera*, l'art. 9 a été discuté et adopté par la section centrale au chiffre total de 2,648,600 francs.

#### PLANTATIONS SUR LES ROUTES.

ART. 10. Litt. A. Plantations nouvelles et entretien de celles existantes . . . . .	fr.	39,700
Litt. B. Sommes à valoir pour frais de surveillance extraordinaire . . . . .		1,500
Total. . . . .	fr.	<u>41,200</u>

La 5<sup>e</sup> section appelle l'attention sur l'élagage vicieux dans quelques parties du pays.

La 5<sup>e</sup> section fait la même observation.

« Un nouveau système d'élagage a été introduit depuis peu : ce système, qui a été, en même temps, l'objet de critiques et de louanges, a été soumis à des expériences contradictoires qui ne sont pas encore complètes.

» Les développements à l'appui du budget (page 13) donnent, à cet égard, des renseignements très-détaillés. »

La 6<sup>e</sup> section demande s'il n'y aurait pas moyen de supprimer le déficit de cet article, en confiant les plantations et leurs profits aux communes.

« L'on doit faire observer d'abord que la plus grande partie des routes du pays se trouve déjà pourvue de plantations.

» Abandonner les plantations qui restent encore à faire aux communes, serait évidemment aliéner une partie du domaine public et confondre les intérêts divers.

» Les plantations sont d'ailleurs d'une haute importance pour l'État, et une source de revenu qui peut devenir considérable par la suite.

» La province de Brabant, dans l'espoir que la malveillance montrerait plus de respect pour la propriété particulière que pour la propriété de tous, a essayé

» récemment de mettre en pratique l'idée suggérée par la 6<sup>e</sup> section, en offrant,  
 » en concession, le droit de planter sur la route provinciale de Wavre à Genappe;  
 » mais cette tentative a complètement échoué et aucun amateur ne s'est  
 » présenté. »

La section centrale a pensé que c'était ici le lieu d'examiner une proposition de M. le Ministre des Travaux Publics, contenue dans sa dépêche du 8 décembre 1849, 5<sup>e</sup> division, n° 2/2. En annonçant l'envoi de certains documents, ce haut fonctionnaire ajoute : « Je saisis cette occasion pour faire connaître à la section  
 » centrale que mon intention est d'allouer un traitement d'attente au sieur  
 » Duchastel, ex-conservateur des plantations de l'État, jusqu'à ce qu'il puisse  
 » être remplacé. Ce traitement serait imputé, pour l'exercice 1850, sur le crédit de  
 » 26,421 francs qui figure au chap. II, art. 43 du projet de budget (traitement  
 » et indemnité du personnel subalterne des ponts et chaussées, — charges temporaires).

» Voici les considérations qui motivent cette mesure :

» Le sieur Duchastel, nommé conservateur des plantations, le 30 mars 1844,  
 » au traitement de 2,500 francs, a été démissionné par arrêté du 22 janvier 1848.  
 » avec jouissance de son traitement jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet suivant.

» Cette décision a été prise, il est important de le remarquer, comme conséquence de la suppression de l'emploi que M. Duchastel occupait.

» A cette époque, le Gouvernement et les Chambres n'avaient pas encore statué sur la position qui serait accordée aux fonctionnaires dont les emplois verraient à être supprimés par mesure générale.

» Ce n'est que dans la session dernière, qu'il a été entendu, ensuite de la déclaration faite par M. le Ministre des Finances, que les agents de cette catégorie jouiraient, dans la position de disponibilité, d'un traitement d'attente égal aux deux tiers ou à la moitié du traitement de leur grade, suivant qu'ils compteraient plus ou moins de dix années de service.

» Il m'a paru qu'en présence de la position faite, par cette décision, aux agents qui se trouvent dans les mêmes conditions que le sieur Duchastel, il y a équité à allouer aussi à ce dernier un traitement d'attente.

» J'ajouterai que le sieur Duchastel est le seul des trois anciens conservateurs des plantations qui se trouve appelé à jouir momentanément de ce traitement. l'un de ses collègues ayant été remplacé au service de l'administration des domaines et le troisième ayant été mis à la pension. »

La discussion s'est engagée sur cette proposition de M. le Ministre et plusieurs membres l'ont successivement combattue. L'on s'est appuyé sur cette circonstance que l'emploi avait été supprimé parce qu'il avait été jugé tout à fait inutile. Le titulaire n'était resté qu'un petit nombre d'années en fonctions, et, en partant, il avait reçu une indemnité égale à six mois de traitement, pour lui donner le moyen de chercher un autre emploi. La section centrale pense que cette première indemnité est suffisante et proportionnée aux services rendus par M. Duchastel pendant le peu de temps qu'il a été inspecteur des plantations. Pour ces motifs, elle rejette, à l'unanimité, la proposition qui lui est faite d'accorder un traitement d'attente à cet ancien fonctionnaire.

Le chiffre de 41,200 francs, art. 10, est ensuite admis.

## SECTION II.

## BATIMENTS CIVILS.

ART. 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* . . . fr. 82,000

Ce chiffre, égal à celui voté pour le même article au budget de 1849, est admis sans discussion.

ART. 12. *Construction, dans la cour de l'hôtel du Ministère de l'Intérieur, d'un bâtiment destiné à loger les bureaux d'expédition, et à servir de dépôt d'archives et de bûcher. — Charges temporaires* . . . . . fr. 11,300

Cette dépense a provoqué plusieurs observations dans les sections. La 1<sup>re</sup> section demande des renseignements sur l'utilité de cette dépense; la 3<sup>e</sup> trouve qu'il est insolite de placer les archives à côté d'un bûcher; la 6<sup>e</sup> désire connaître s'il ne serait pas possible d'éviter cette dépense, en rendant à sa destination primitive le bâtiment acquis, rue du Nord, pour y déposer les archives modernes.

A ces diverses questions le Ministre répond :

« L'utilité et la nécessité de la dépense proposée semblent suffisamment justifiées dans les développements à l'appui du budget (page 15).

» C'est à cause de l'insuffisance de locaux à l'hôtel du Ministère de l'Intérieur, que l'on a été obligé de louer une maison particulière dans la rue Royale, pour y établir des bureaux.

» C'est aussi cette insuffisance qui rend nécessaire l'établissement d'un petit bâtiment dans la cour de l'hôtel pour y placer les bureaux d'expédition.

» Cette construction, adossée aux bâtiments existants, sera mis en communication avec ceux-ci; en sorte que les nouveaux bureaux se trouveront tous au premier étage. Le rez-de-chaussée formera une espèce de remise où l'on pourra déposer une partie du bois de chauffage. Le deuxième étage, qui présentera un local très-spacieux, pourra servir utilement pour y placer une partie des archives modernes que l'on a besoin d'avoir sous la main.

» Les archives ne se trouveront donc ni à côté ni immédiatement en contact avec ce que l'on appelle le bûcher, et qui n'est en réalité qu'une remise. »

Après lecture de ces réponses, une discussion s'engage sur l'utilité de la dépense proposée. Un membre persiste à penser qu'elle pourrait être supprimée, en appropriant, pour le dépôt des archives, le bâtiment de la rue du Nord qui sert actuellement de caserne. Ce bâtiment avait été acheté pour contenir les archives, et sa construction particulière le rend très-propre à cet usage. Un autre membre demande si les nouvelles constructions à ériger ne pourraient pas l'être de manière à transférer à l'hôtel du Ministère de l'Intérieur tous les bureaux ressortissant à

ce Département, même ceux qui se trouvent dans une maison de la rue Royale. Il propose que la dépense de 11,500 francs ne soit votée qu'à condition que l'État renoncera au bail de cette maison occupée actuellement par la division de l'industrie. Cette opinion est combattue et, après discussion, la proposition est rejetée par trois voix contre trois et une abstention. Le chiffre demandé au budget est ensuite admis par quatre voix contre trois.

## CANAL DE GAND AU SAS DE GAND.

ART. 13. Litt. A. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . . fr.	7,548
Litt. B. <i>Travaux de dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale.</i> . . . . .	12,000
Litt. C. <i>Restauration et renforcement des bords</i> . . . . .	10,000
Total. . . . . fr.	<u>29,548</u>

La 2<sup>e</sup> section demande quelle suite a été donnée à l'observation de la section centrale de l'année dernière, sur le mode d'entretien ordinaire et extraordinaire.

« Le Département des Travaux Publics, a-t-il été répondu, a soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées, les observations présentées par la section centrale de la Chambre des Représentants, chargée de l'examen du budget de 1849, relativement au mode qu'il conviendrait d'adopter pour l'entretien ordinaire et extraordinaire des voies navigables.

» Cet examen ayant donné lieu à un premier rapport, le Département a cru devoir consulter de nouveau le conseil, sur le point de savoir s'il n'y aurait pas lieu, dans son opinion, d'essayer l'adjudication à forfait absolu, en quelque sorte en concurrence avec l'adjudication à forfait relatif. La réponse du conseil ne m'est pas encore parvenue.

» Le cahier des charges de l'adjudication qui a eu lieu, depuis l'adoption du dernier budget, pour la partie de l'Escaut située dans la province de Hainaut, et qui divise l'entretien : 1<sup>o</sup> en travaux d'entretien ordinaire exécutés à forfait ; 2<sup>o</sup> en ouvrages d'entretien extraordinaire et d'amélioration exécutés sur bordereau de prix, avait été soumis à l'approbation de mon Département, comme devant avoir une durée de quatre années.

» Pour être en mesure de tenir compte des observations prémentionnées de la section centrale, j'ai limité cette durée à un terme de dix mois, qui a pris cours le 1<sup>er</sup> juillet 1849, pour finir au 1<sup>er</sup> mai de l'année prochaine, c'est-à-dire à l'époque ordinaire du renouvellement de ces sortes de baux. »

L'article est voté par la section centrale.

## CANAL DE MAESTRICHT A BOIS-LE-DUC.

ART. 14. Litt. A. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . . fr.	12,585
Litt. B. <i>Reconstruction en maçonnerie des bajoyers en fascinages de l'écluse n° 17 (1<sup>re</sup> moitié).</i> . . . . .	35,750
A reporter. . . . . fr.	<u>48,335</u>

	Report . . . . fr.	48,355
Litt. C.	<i>Reconstruction de la maison pontonnière de Neerhaeren.</i> . . . . .	3,050
Litt. D.	<i>Remplacement du pont-levis de Bilsen par un pont tournant</i> (complément de la dépense). .	9,100
Litt. E.	<i>Remplacement du pont-levis d'Heysden par un pont tournant</i> (1 <sup>re</sup> moitié) . . . . .	8,800
Litt. F.	<i>Construction d'un garde-corps en fer à la prise d'eau de Hocht</i> . . . . .	970
Litt. G.	<i>Dévasement aux abords de l'écluse de Hocht.</i> .	1,000
	Total charges ordinaires et extraordinaires. . . fr.	<u>71,255</u>

Le crédit voté l'année dernière pour le même canal s'élevait à 73,000 francs. Il y a donc diminution de 1,745 francs. Le chiffre demandé est admis après discussion des notes transmises par le Ministre en réponse aux observations de la 6<sup>e</sup> section; ces notes seront déposées au bureau.

La 6<sup>e</sup> section ayant appris qu'un service de navigation à vapeur circule sur cette voie navigable fort resserrée, pense que cela doit occasionner de grands frais d'entretien.

Voici ce qui a été répondu :

« Un arrêté du Département des Travaux Publics du 21 novembre 1848, a » autorisé l'établissement sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, à titre » d'essai, d'un service de bateaux à vapeur avec machines à hélices.

» Cette autorisation n'a été accordée qu'à la suite d'une instruction minutieuse, » en conformité de l'avis favorable émis par les divers fonctionnaires de l'admini- » stration des ponts et chaussées qui ont été consultés, et en considération de ce » que le résultat des expériences préalables auxquelles on s'est livré, donne lieu » de croire que le passage des bateaux mus par des machines à hélices n'occa- » sionne point de dommage notable aux berges des voies navigables et n'est pas » une cause de danger pour les autres bateaux.

» Il est à remarquer que l'entreprise de l'entretien ordinaire du canal de Maes- » tricht à Bois-le-Duc, adjugée pour un terme de six années, moyennant une » somme annuelle de 27,000 francs, est venue à expirer le 28 février 1849.

» L'entreprise nouvelle des travaux d'entretien ordinaire de ce canal a été adjugée, » le 20 avril 1849, moyennant une somme annuelle de fr. 43,983-33, pour un » terme de six années qui a pris cours le 1<sup>er</sup> mai 1849 et qui finira le » 30 avril 1855.

» Il suffit du rapprochement de ces deux chiffres et de constater la date à » laquelle a eu lieu l'adjudication de l'entreprise nouvelle de l'entretien du canal » de Maestricht à Bois-le-Duc, pour établir d'une manière évidente, que l'établisse- » ment sur ce canal d'un service de bateaux à vapeur n'a pas eu pour consé- » quence d'en augmenter, pour l'État, les charges d'entretien. »

## CANAL DE POMMEROEUL A ANTOING.

ART. 15. Litt. A. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . .	fr.	24,000
Litt. B. <i>Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration, alimentation par machines à vapeur</i> . . . . .		<u>72,489</u>
Total égal au crédit alloué pour 1849 . . . . .	fr.	96,489

La 4<sup>e</sup> section appelle l'attention sur l'importance que prennent l'entretien extraordinaire et l'amélioration des machines.

« Les travaux d'entretien du canal de Pommerœul à Antoing ont été adjugés » pour un terme de neuf années, qui a pris cours le 1<sup>er</sup> janvier 1843.

» L'adjudication de cette entreprise a eu lieu le 3 février 1843 et a été approuvée » par le Département des travaux publics le 20 du même mois.

» Par suite de cette circonstance que le chiffre réel de l'entreprise n'était point » connu, le budget de 1843 a alloué pour l'entretien du canal de Pommerœul à » Antoing, un crédit de fr. 100,489, égal à celui alloué pour l'exercice précédent » et pour celui de 1841 et se répartissant de la même manière, savoir :

» 1 <sup>o</sup> Travaux d'entretien ordinaire. . . . .	fr.	28,000
» 2 <sup>o</sup> id. extraordinaire . . . . .		<u>72,489</u>
Total. . . . .	fr.	100,489

» Depuis 1844 jusqu'en 1849 inclusivement, le crédit alloué pour le même » service ne s'est plus élevé qu'à la somme de fr. 96,489 égale à celle demandée » au projet de budget de 1850, et s'est réparti de la même manière, savoir :

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

» Les renseignements qui précèdent établissent à l'évidence qu'il n'est pas exact » de dire que l'entretien extraordinaire et l'alimentation par machines à vapeur » du canal de Pommerœul à Antoing prennent plus d'importance.

» Il ne sera pas sans intérêt de faire connaître ici quel a été jusqu'à ce jour » l'emploi du crédit de fr. 72,489 alloué au budget de 1849 pour l'entretien » extraordinaire du canal de Pommerœul à Antoing et pour son alimentation par » machines à vapeur.

» 1 <sup>o</sup> Métré des travaux extraordinaires approuvés, sous la date du » 14 juin 1849, aux termes du cahier des charges. . . . .	fr.	55,000 00
» 2 <sup>o</sup> Salaires des ouvriers employés à la machine à vapeur servant » à l'alimentation du canal . . . . .		825 00
» 3 <sup>o</sup> Huile et menues fournitures nécessaires à la machine à vapeur. . . . .		845 55
» 4 <sup>o</sup> Placement de 3 flotteurs d'alarme à la machine à vapeur. . . . .		300 00
» 5 <sup>o</sup> Fourniture jusqu'au 30 septembre 1849 du charbon nécessaire » à l'alimentation de la machine à vapeur . . . . .		<u>8,230 57</u>
Total. . . . .	fr.	65,200 70

» A partir de l'année 1848, le Département des Travaux Publics a fait procéder  
 » à l'adjudication publique de la fourniture du charbon que nécessite, chaque  
 » année, la manœuvre des machines à vapeur de Blaton.

» L'adjudication à laquelle il a été procédé le 4 février 1848, a donné fr. 7-55  
 » pour prix de revient du mètre cube de charbon approvisionné dans les bâtiments  
 » de Blaton.

» L'adjudication du 23 février 1849 a amené un résultat plus avantageux ; la  
 » fourniture de la même quantité de charbon a, en effet, été entreprise moyen-  
 » nant le prix de 7 francs.

» L'alimentation du canal de Pommerœul à Antoing se produit :

» 1° Par les eaux de sources, très-abondantes, que le creusement de ce canal  
 » a découvertes et qui entrent dans le bief de partage à Blaton.

» 2° Par deux pompes à vapeur, de 60 chevaux de force, qui fonctionnent  
 » dans les temps de sécheresse, et, après le chômage, pour remettre les eaux à  
 » l'étiage. Les eaux du bief inférieur du canal de Mons à Condé sont conduites  
 » jusqu'au pied des machines, par une rigole latérale au canal d'Antoing ; de ce  
 » point, elles sont relevées à 9 mètres de hauteur, dans le bief de partage du  
 » canal.

» Il va donc de soi que les frais résultant de l'alimentation artificielle de ce  
 » canal, sont essentiellement variables et dépendent en grande partie des condi-  
 » tions atmosphériques de l'année.

La section centrale adopte l'article, sans observation.

#### SAMBRE CANALISÉE.

ART. 16. *Travaux d'entretien ordinaire et de dragage* . . . fr. 105,782

La 5<sup>e</sup> section charge son rapporteur d'insister pour que le mode d'entretien sur  
 bordereaux de prix soit changé, surtout s'il s'agit d'un long terme.

Les prix varient trop fréquemment pour que ce mode ne donne pas lieu à de  
 graves inconvénients.

« Les travaux d'entretien et d'amélioration à exécuter à la Sambre et à ses dépen-  
 » dances, dans les provinces de Hainaut et de Namur, sont adjugés pour un  
 » terme de six années qui a pris cours le 1<sup>er</sup> janvier 1847 et qui finira le  
 » 31 décembre 1852.

» Ce n'est donc que lors du renouvellement du bail d'entretien, c'est-à-dire à  
 » partir du 1<sup>er</sup> janvier 1853, qu'il pourrait être tenu compte, en ce qui concerne  
 » le service de la Sambre canalisée, de l'observation présentée par la 5<sup>e</sup> section.

» Le Département des Travaux Publics compte faire, d'une manière générale,  
 » un examen attentif de la question que soulève cette observation. »

Un membre déclare prendre acte de cette dernière déclaration du Ministre.  
 Il émet le vœu de voir intervenir, à la suite de l'examen annoncé, un règlement  
 général pour l'entretien uniforme des voies navigables, tant sous le rapport tech-  
 nique que sous le rapport financier et administratif.

Le chiffre demandé est adopté.

## CANAL DE CHARLEROY A BRUXELLES.

ART. 17. Litt. A. <i>Travaux d'entretien ordinaire et d'amélioration</i> . . . . . fr.	55,000
Litt. B. <i>Pavage de diverses parties de trottoirs pour halage</i> . . . . .	10,000
Litt. C. <i>Frais de navigation du soir.</i> . . . . .	5,700
Total. . . . . fr.	<u>70,700</u>

Somme inférieure de 11,200 francs à celle allouée l'an passé pour le même article.

A l'occasion de cet article, la 3<sup>e</sup> section a demandé l'élargissement de plusieurs écluses sur le canal de Charleroy, pour éviter le transbordement des houilles.

Le Gouvernement a répondu « que le projet de loi déposé dans la séance de la » Chambre des Représentants du 23 février 1848 (Documents parlementaires » n° 132), et auquel les circonstances politiques survenues depuis cette époque » ont empêché de donner suite, comprenait une demande de crédit de 980,000 fr. » destinée à l'élargissement de la partie du canal de Bruxelles à Charleroy comprise » entre la 9<sup>e</sup> écluse de la Sambre.

» Si le Gouvernement n'a pas insisté jusqu'ici, pour obtenir les fonds nécessaires à la réalisation de ce projet, c'est qu'il a reconnu que son premier devoir » était de ménager les ressources financières du pays, et que les circonstances lui » ont paru peu favorables à l'exécution d'un travail de cette nature qui, bien que » présentant un caractère incontestable d'utilité, n'est point d'une nécessité » absolue et immédiate. »

La section centrale adopte l'article.

## SERVICE DE L'ESCAUT.

ART. 18. Litt. A. <i>Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale.</i> . . . . . fr.	6,848
Litt. B. <i>Travaux d'entretien ordinaire dans le Hainaut</i> . . . . .	10,000
Litt. C. <i>Etablissement de ponts de Halage dans la Flandre orientale.</i> . . . . .	2,680
Litt. D. <i>Entretien du débarcadère établi au quai du Rhin à Anvers</i> . . . . .	1,000
Litt. E. <i>Construction d'un nouveau débarcadère au même quai.</i> . . . . .	12,000
Total. . . . . fr.	<u>32,528</u>

Le crédit alloué l'an passé était de 18,648 francs; il y a donc une augmentation de dépense de 13,880 francs qui provient en grande partie du litt. E. Cette nouvelle charge a donné lieu à l'observation suivante :

La 6<sup>e</sup> section demande les motifs de cette construction par le Gouvernement et si l'État perçoit en compensation un droit de quai ; il a été répondu :

« Le service de navigation régulière par bateaux à vapeur entre Anvers et  
» Hull , organisé depuis quelques années, a procuré à la place d'Anvers et au  
» chemin de fer un mouvement considérable de transit de twists et autres mar-  
» chandises anglaises vers l'Allemagne.

» Les bateaux affectés à ce service opèrent leur déchargement au quai du Rhin,  
» situé au nord des bassins d'Anvers ; cet endroit offre des avantages qu'on ne  
» rencontrerait à aucun autre quai , puisqu'il se trouve à quelques pas du grand  
» hangar , où les marchandises peuvent ainsi , sans retard et sans frais de  
» transport, être déposées immédiatement , en attendant leur expédition ultérieure  
» par le chemin de fer.

» La célérité et l'économie que ces expéditions trouvent sur la place d'Anvers en  
» ont augmenté l'importance à tel point, qu'un second service de bateaux à  
» vapeur s'est formé pour desservir la même ligne de Hull. Il en résulte que  
» l'embarcadère unique où ces bateaux peuvent décharger ne suffit plus ; et  
» comme les approches du quai à côté de l'embarcadère n'offrent pas assez de  
» profondeur, il s'ensuit que, lorsque cet emplacement est occupé, le bateau qui  
» arrive doit attendre en rade , jusqu'à ce que celui qui occupe l'embarcadère ait  
» terminé son chargement ou son déchargement.

» C'est dans cet état de choses que le Département des Travaux Publics a cru  
» devoir comprendre, au projet de budget de 1850, une demande de crédit  
» de 12,000 francs, pour la construction d'un second débarcadère au quai du  
» Rhin , à Anvers.

» Le débarcadère actuellement existant a été considéré comme une dépendance  
» de la station commerciale d'Anvers, et a été construit au moyen des fonds  
» alloués pour la construction du chemin de fer.

» Il a paru plus régulier de comprendre le crédit nouveau , destiné à  
» l'exécution d'un ouvrage à entreprendre sur l'Escaut , dans l'article du budget  
» affecté au service de ce fleuve.

» L'on ne perçoit point de droit de quai. Le Département des Travaux Publics  
» fera examiner la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'établir une  
» perception de cette espèce, en compensation de la dépense que l'État  
» s'impose. »

Le même article a provoqué des observations dans un autre ordre d'idées.

La 4<sup>e</sup> section appelle l'attention sur le service de halage de l'Escaut ; elle désire que ce service soit réglementé dans le plus bref délai.

La 5<sup>e</sup> section fait pour la Lys l'observation de la 4<sup>e</sup> section pour l'Escaut.

Voici la réponse du Ministre des Travaux Publics :

« Pour prouver que les questions de droit constitutionnel, d'ordre public et  
» d'intérêt commercial, qui se rattachent au service du halage de l'Escaut et de la  
» Lys ont fixé depuis longtemps mon attention , je crois ne pouvoir mieux faire  
» que de mettre sous les yeux de la section centrale la dépêche que j'ai adressée  
» dès le 18 octobre 1848, à mon collègue M. le Ministre de la Justice, et par  
» laquelle j'ai provoqué la nomination d'une commission, chargée de proposer les

» mesures à prendre pour améliorer ce service et le mettre en harmonie avec le  
» principe de la liberté de commerce et d'industrie, garanti par la Constitution.

» Cette commission est composée de : MM. le gouverneur de la Flandre orientale, président ;

» Jean Coster, négociant à Gand ;

» Ciprien de Lier de Riemaecker, marchand de charbon à Audenaerde, et  
» ancien batelier ;

» Louis Dumortier, négociant à Tournay ;

» Ganser, procureur-général près la cour d'appel de Gand ;

» Desmet-Grenier, conseiller près de la même cour ;

» Donny, avocat-général près la même cour ;

» Wolters, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la Flandre orientale ;

» Gérardot de Sermoise, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la  
» Flandre occidentale ;

» Wellens, ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la province de Hainaut.

» Depuis la formation de cette commission, mon Département a insisté, à  
» diverses reprises, et tout récemment encore, par lettre du 3 décembre courant,  
» pour qu'elle lui fasse parvenir son travail le plus tôt possible. »

Dans la discussion à laquelle cette réponse a donné lieu, un membre a témoigné le regret de ne pas voir les intérêts commerciaux de la Flandre occidentale représentés dans la commission chargée d'élaborer les règlements sur le halage. Il y a, dans cette commission, des négociants de la Flandre orientale, il y en a du Hainaut, mais il n'y en a pas un seul de la Flandre occidentale.

L'article est adopté par la section centrale.

#### SERVICE DE LA LYS.

ART. 19. Litt. A. <i>Travaux ordinaires dans la Flandre occidentale</i> . . . . . fr.	17,300
Litt. B. <i>Travaux ordinaires dans la Flandre orientale</i> . . . . .	10,400
Litt. C. <i>Réparation aux ponts de Wervicq et de Warneton</i> . . . . .	1,400
Litt. D. <i>Reconstruction du pont tournant établi sur l'écluse de Menin</i> . . . . .	7,300
Litt. E. <i>Améliorations au cours de la rivière et du chemin de halage dans la traverse de Courtray ; reconstruction des quais de la rive gauche (1<sup>er</sup> tiers de la part de l'Etat)</i> . . . . .	30,000
Litt. F. <i>Etablissement de six ponts de halage sur des ruisseaux affluents</i> . . . . .	1,860
Total. . . . . fr.	68,460

Somme supérieure de 20,260 francs, au crédit voté l'année dernière pour le même service. Cette augmentation provient principalement de la reconstruction

des murs de quai dans la traverse de Courtray. La part de l'État dans cette dépense a donné lieu aux observations suivantes.

La première section demande si la part de 50,000 francs qui doit être payée par la ville de Courtray n'est pas trop faible, ce n'est que le quart; d'autres villes paient le tiers et même la moitié. (*Voir les Développements, page 29, ville de Bruges.*)

La 6<sup>e</sup> section fait la même observation que pour le quai d'Anvers; elle demande, de plus, quelles sont les bases qui déterminent la part contributive de l'État et celle de la ville intéressée.

A ces observations il a été répondu que : « Les explications publiées à la » page 23 des développements nouveaux à l'appui du budget du Département des » Travaux Publics pour l'exercice 1850, indiquent suffisamment les motifs et le » but des travaux projetés pour l'amélioration du cours de la Lys, dans la » traverse de la ville de Courtray.

» La participation de cette ville dans la dépense de ces travaux dont l'urgence » a été reconnue depuis plusieurs années, a été réglée d'après ce qui est en usage » pour les routes qui s'établissent avec le concours des provinces ou des com- » munes. Cette règle n'a d'autre base que l'équité et l'appréciation morale de » l'avantage que l'État, la province et les communes sont respectivement appelées » à retirer de l'exécution des travaux auxquels ils concourent. S'il ne s'agissait que » de reconstruire les quais de la ville de Courtray sur leurs anciens fondements, » la part que nous proposons de faire supporter à l'État dans la dépense, serait » excessive; mais, ainsi que nous l'avons dit dans les développements, il s'agit, » avant toutes choses, d'améliorer les conditions du halage et de débarrasser la » navigation de ses entraves, c'est-à-dire de remplir un devoir qui incombe à » l'État; et c'est pour cette raison que la comparaison que l'on cherche à établir » entre les positions faites à la ville de Bruges et à celle de Courtray, manque » entièrement de justesse. »

Le chiffre demandé est alloué.

SERVICE DE LA MEUSE DANS LES PROVINCES DE LIÈGE ET DE NAMUR.

ART. 20. Litt. A. <i>Entretien et travaux aux chemins de halage.</i>	fr.	20,000
Litt. B. <i>Travaux d'amélioration</i>		200,000
Total.	fr.	220,000

Même chiffre que l'année dernière. La section centrale adopte l'article après avoir entendu la réponse du Ministre à quelques observations des sections.

La 1<sup>re</sup> section désire que l'on fasse produire un état des travaux exécutés et à exécuter à la Meuse; elle demande quelle a été l'efficacité des travaux faits jusqu'à ce jour. Elle regarde comme insuffisante la simple énonciation que le crédit sera employé à la continuation des améliorations apportées, depuis 1840, au régime de la Meuse et des chemins de halage.

La 6<sup>e</sup> section demande quel est le montant des crédits nécessaires pour achever les travaux de la Meuse, quel est le montant global des sommes dépensées, enfin quels pourraient être les frais d'entretien des travaux lorsqu'ils seront achevés.

En réponse à ces questions, M. le Ministre des Travaux Publics a fourni une note détaillée accompagnée d'un relevé de toutes les dépenses faites pour le service de la Meuse depuis 1840. Ces pièces pourront être consultées pendant la discussion.

SERVICE DE LA MEUSE DANS LA PROVINCE DE LIMBOURG.

ART. 21. Litt. A. <i>Entretien et travaux aux chemins de halage.</i>	fr. 40,000 00
Litt. B. <i>Réparation éventuelle aux rives</i> . . . . .	10,000 00
Total, comme pour l'exercice 1849. . . . .	fr. 50,000 00

Adopté sans observation.

SERVICE DE LA DENDRE.

ART. 22. Litt. A. <i>Travaux d'entretien ordinaire dans la province de Hainaut</i> . . . . .	fr. 5,000 00
Litt. B. <i>Mêmes travaux dans la Flandre orientale</i> . . . . .	6,688 00
Litt. C. <i>Exhaussement des bajoyers et des portes de l'écluse de navigation de Termonde.</i> . . . .	10,000 00
Litt. D. <i>Exhaussement de la digue bordant le fossé capital de la dite place</i> . . . . .	6,443 00
Litt. E. <i>Enlèvement d'attérissements et d'alluvions</i> . . . . .	8,000 00
Litt. F. <i>Plantations sur le chemin de halage</i> . . . . .	253 00
Litt. G. <i>Indemnité pour la manœuvre du moulin de Grammont</i> . . . . .	846 56
Total. . . . .	fr. 38,234 56

soit fr. 9,276-72 au delà du chiffre de fr. 25,957-84 voté pour le même article au budget de 1849.

La section centrale adopte le chiffre, sans observation.

SERVICE DU RUPEL.

ART. 23. Litt. A. <i>Entretien ordinaire</i> . . . . .	fr. 8,000
Litt. B. <i>Construction de 8 épis et prolongement d'un ouvrage de même nature.</i> . . . . .	50,000
Litt. C. <i>Enlèvement du banc de Niel'</i> . . . . .	2,000
Total. . . . .	fr. 40,000

Cet article présente une augmentation de 10,000 francs sur le chiffre voté l'année dernière.

Il est admis sans observation.

## SERVICE DE LA DYLE ET DU DÉMER.

ART. 24. Litt. A. <i>Entretien ordinaire</i> . . . . . fr.	13,000
Litt. B. <i>Achèvement du barrage avec portes de flot, en construction à Malines, et travaux d'amélioration à entreprendre sur divers points du Démer</i> . . . . .	50,000
Total. . . . . fr.	65,000

Le crédit voté au budget de 1849 était de 113,000 francs Il y a donc une diminution de charges de 50,000 francs.

Un membre de la section centrale propose d'augmenter cette allocation de 50,000 pour la porter au même chiffre que l'année dernière, et mettre ainsi le Gouvernement à même de continuer les travaux entrepris pour l'amélioration du Démer. Dans son opinion, ces travaux ont trop d'importance pour être abandonnés ou ajournés.

La section ayant prié M. le Ministre des Travaux Publics de faire connaître les motifs qui l'ont déterminé à diminuer la somme précédemment allouée pour le service de la Dyle et du Démer, ce haut fonctionnaire répond que les 50,000 francs pétitionnés seront suffisants pour achever le barrage en construction et pour en entreprendre un second. S'il n'a pas proposé le même chiffre que l'an dernier, c'est que son Département n'est pas saisi de projets pour l'emploi d'un crédit de 100,000 francs.

Ces explications répondent à une pétition qui a été renvoyée à votre section centrale et par laquelle les administrations de Betecom, Tremeloo et Werchter demandent qu'une somme de 100,000 francs soit consacrée aux travaux du Démer.

Cette pétition sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

La section centrale adopte le chiffre de 65,000 francs proposé par le Gouvernement.

## SERVICE DE LA SENNE.

ART. 25. <i>Location d'une maison d'éclusier</i> . . . . . fr.	250
Adopté sans observation.	

## CANAUX DE GAND A OSTENDE.

ART. 26. Litt. A. <i>Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale</i> . . . . . fr.	5,579
Litt. B. <i>Mêmes travaux dans la Flandre occidentale</i> . . . . .	19,600
Litt. C. <i>Travaux de plantations</i> . . . . .	3,680
Litt. D. <i>Renouvellement de la partie mobile du pont d'Aeltre</i> . . . . .	9,000
A reporter. . . . . fr.	58,859

	Report. . . . . fr.	35,859
Litt. E. <i>Mêmes travaux au pont de Duerne</i> . . . . .		9,000
Litt. F. <i>Renforcement et exhaussement des digues, revêtement en briques des taluts de la partie des canaux comprise entre les villes de Bruges et d'Ostende</i> . . . . .		9,000
Litt. G. <i>Réparation des quais dans la traverse de Bruges (part de l'État égale aux <math>\frac{2}{3}</math> de la dépense)</i> . . .		10,000
	Total. . . . . fr.	63,859

Le *litt. G* a donné lieu à une observation de la 2<sup>e</sup> section. La voici avec la réponse du Ministre.

La 2<sup>e</sup> section propose une diminution de 2,500 francs, afin de ne pas préjuger la question pendante entre le Gouvernement et la ville de Bruges.

*Réponse.* « La négociation pendante entre la ville de Bruges et le Département des Travaux Publics a deux objets différents : la reconstruction des quais, dans le présent, et la substitution d'une nouvelle convention à l'ancienne, pour leur entretien, dans l'avenir.

» Quant au présent, l'éroulement de la partie supérieure des quais a-t-il été déterminé par l'état de délabrement de la partie inférieure, ou bien a-t-il eu lieu par le vice propre ou le défaut d'entretien de la première? C'est une question sur laquelle, vraisemblablement, l'État et la ville ne seraient, de longtemps, d'accord ; et par l'allocation que je propose, je demande à pouvoir la trancher équitablement, en conformité des précédents.

» Pour l'avenir, la proposition que la ville de Bruges fait au Gouvernement me paraît tout-à-fait admissible. Sans doute, on pourrait agiter la question, si la convention conclue, en 1763, entre cette ville et les États de Flandres, est encore en vigueur, si elle lie le Gouvernement, si elle n'est pas prescrite, etc., etc. Mais cette contestation ne serait, à mon avis, ni juste, ni digne. Dès lors, il ne reste plus qu'à examiner si, en demeurant fidèle aux bases de la convention de 1763, il ne serait pas possible d'y substituer une convention nouvelle qui n'aggrave la position d'aucune des parties, mais qui ait pour effet de tarir la source des contestations qui se sont fréquemment produites sans avantage pour personne ; et cette possibilité me paraît d'autant moins douteuse, que la ville de Bruges elle-même offre d'entrer dans cette voie. »

Cette observation de la 2<sup>e</sup> section a été renouvelée au sein de la section centrale. Un membre a proposé de réduire de 2,500 francs le chiffre demandé au *litt. G*, afin de ne pas préjuger la question pendante entre l'État et la ville de Bruges. Il désire que la fixation de la quotité, dans laquelle l'État doit intervenir dans les dépenses de l'espèce, ne soit pas préjugée avant la conclusion de la convention à négocier. Cette proposition de réduction est combattue par un membre qui pense que la question resterait entière si, en votant le chiffre demandé, on faisait toutes réserves quant à la part qui doit incomber à l'État.

La section centrale n'a pas partagé ce dernier avis ; elle s'est, au contraire, ralliée à l'opinion de la 2<sup>e</sup> section et, par quatre voix contre trois, elle a diminué



## SERVICE DU CANAL D'EMBRANCHEMENT VERS TURNHOUT.

ART. 29. Litt. A. <i>Entretien des terrassements et des ouvrages d'art</i> . . . . . fr.	8,000
Litt. B. <i>Plantation sur les dépôts de sable qui longent le canal</i> . . . . .	5,000
Litt. C. <i>Plantation sur les chemins de halage</i> . . . . .	5,900
Litt. D. <i>Rechargement, soit en gravier soit en terre végétale, des chemins de halage</i> . . . . .	4,000
Total . . . . fr.	<u>20,900</u>

Ce chiffre, de 4,400 francs plus élevé que celui voté pour 1849, est admis sans observation.

## SERVICE DE LA PETITE NÈTHE CANALISÉE.

ART. 30. Litt. A. <i>Cinquième annuité à payer à la province d'Anvers pour la reprise de la petite Nèthe canalisée</i> . . . . . fr.	50,000
Litt. B. <i>Entretien des ouvrages d'art, des fascinages et des digues</i> . . . . .	10,000
Litt. C. <i>Approfondissement du 1<sup>er</sup> bief</i> . . . . .	6,000
Total . . . . fr.	<u>66,000</u>

Diminution 5,000 francs.

Adopté sans observation.

## SERVICE DU MOERVAERT.

ART. 31. <i>Entretien ordinaire</i> . . . . . fr.	1,849
---	-------

Même chiffre que l'année dernière.

Adopté.

## OUVRAGES ÉTABLIS POUR AMÉLIORER LE RÉGIME DES EAUX DU SUD DE BRUGES.

ART. 32. <i>Réparation des talus du canal, dans les endroits les plus attaqués par le courant et entretien des ouvrages d'art</i> . fr.	10,000
---	--------

La section centrale adopte sans observation.

## SERVICE DU CANAL DE DEYNZE A SCHIPDONCK.

ART. 33. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . . fr.	4,000
---	-------

Ce chiffre présente une augmentation de 2,000 francs sur le crédit voté pour 1849. Il est admis par la section centrale.

## CANAL LATÉRAL A LA MEUSE DE LIÈGE A MAESTRICHT.

ART. 34. Litt. A. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . . fr.	15,000
Litt. B. <i>Travaux d'entretien extraordinaire</i> . . . . .	10,000
Total . . . . . fr.	<u>25,000</u>

La première section pense qu'un canal non achevé ne peut donner lieu à des dépenses d'entretien ordinaire ou extraordinaire; les entrepreneurs répondent de leurs travaux pendant un certain temps. Elle rejette le crédit, à l'unanimité des sept membres présents. La 3<sup>e</sup> section demande si l'entrepreneur du canal n'est pas tenu de l'entretenir pendant un certain nombre d'années.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« Une courte explication suffira pour démontrer à la section centrale que c'est  
 » à bon droit qu'une somme de 25,000 francs est demandée pour l'entretien du  
 » même canal pendant l'année 1850.

« Il suffira à cet effet de rappeler qu'aux termes du cahier des charges de son  
 » entreprise, l'entrepreneur du canal n'était tenu de maintenir ses travaux en  
 » état d'entretien que pendant les six mois qui suivraient la date du procès-  
 » verbal dressé par l'ingénieur dirigeant, et constatant qu'il y avait lieu de  
 » recevoir définitivement les ouvrages.

« Or, l'entrepreneur avait achevé les  $\frac{9}{10}$  de ses travaux dès avant le mois  
 » d'août 1848, et il lui eût été très-facile de les achever peu de mois après, si le  
 » Gouvernement ne lui avait intimé l'ordre de les suspendre, jusqu'à ce qu'il  
 » eût été statué sur le redressement à effectuer à la Meuse au droit de  
 » Coronmeuse.

« Donc, aux termes de son contrat primitif, l'entrepreneur était évidemment  
 » en droit de compter qu'il serait délivré de la charge de l'entretien du canal dès  
 » le commencement de l'année 1849.

« Par l'effet de la transaction du 17 mars 1849 à laquelle la 1<sup>re</sup> section a fait  
 » allusion, dans la première partie des observations qu'elle a présentées au sujet  
 » de l'art. 34, la stipulation primitive a été modifiée en ce sens que la charge de  
 » l'entretien des travaux qui étaient exécutés à la date du 17 mars 1849, viendrait  
 » à cesser pour l'entrepreneur, le 1<sup>er</sup> avril 1850, et que celle des travaux effectués  
 » postérieurement cesserait de lui incomber, à partir du 1<sup>er</sup> septembre de la même  
 » année.

« En outre, il vient d'être procédé à la réception définitive des travaux, 1<sup>o</sup> de  
 » la partie néerlandaise du canal latéral à la Meuse, comprise entre la frontière  
 » belge et les fortifications de Maestricht, et 2<sup>o</sup> de la partie du même canal  
 » comprise entre le commencement des fortifications de Maestricht et la porte  
 » Notre-Dame; et l'entretien de ces travaux est dès maintenant à la charge de la  
 » Belgique, aux termes de la convention internationale du 12 juillet 1843.

« Le Gouvernement aura donc à pourvoir, pendant l'année 1850 :

« 1<sup>o</sup> A l'entretien des travaux de cette dernière catégorie, pour toute l'année;  
 » 2<sup>o</sup> A l'entretien des travaux qui étaient exécutés sur la partie belge à la date  
 » du 17 mars 1849, depuis le 1<sup>er</sup> avril 1850;

» Et 3° à l'entretien de tous les travaux effectués postérieurement, depuis  
» le 1<sup>er</sup> septembre de la même année.

» L'ingénieur en chef chargé de ce service avait demandé pour l'entretien du  
» canal, pendant le prochain exercice, une somme de 50,000 francs. Nous  
» l'avons réduite à 25,000 francs, parce que la charge de l'entretien pour une  
» partie de ces travaux, ne devait nous incomber que pendant une certaine  
» partie de l'année.

» Cette réduction, de même que la demande primitive, a dû nécessairement  
» être faite d'une manière presque arbitraire parce qu'il est impossible de prévoir.  
» avec une certaine précision, quelle dépense pourra nécessiter l'entretien d'un  
» ouvrage de cette nature, dans les premiers mois qui suivent son exécution. »

La 1<sup>re</sup> section appelle l'attention sur les marchés qui se font de la main à la  
main; l'un de ses membres lui ayant signalé qu'un semblable marché aurait eu  
lieu pour la prise d'eau au canal de Maestricht à la Meuse, pour une somme de  
326,000 francs; elle trouve que, en général, ces sortes de marchés donnent lieu  
à de graves irrégularités et même à des tripotages qu'elle ne saurait trop blâmer :  
elle appelle l'attention de la section centrale sur le fait qui lui a été signalé et  
demande que des renseignements soient fournis à cet égard.

Cette observation donne lieu à une réponse de M. le Ministre. L'importance  
que présente cette pièce, tant par la nature des faits dont elle traite, que par la  
circonstance que la cour des comptes les a signalés dans son cahier d'observations,  
ont engagé la section centrale à la reproduire *in extenso* à la suite du présent  
rapport.

Le rapporteur de la 1<sup>re</sup> section déclare que c'est le désir seul d'obtenir des  
renseignements, qui a provoqué l'observation de sa section et qu'il n'est entré  
dans l'esprit de personne d'incriminer les intentions de M. le Ministre des Travaux  
Publics.

La section centrale trouve les explications de M. le Ministre entièrement satis-  
faisantes. Elle est d'avis que la transaction passée avec l'entrepreneur Beaulieu a  
été, dans les circonstances où elle a été conclue, un acte de bonne administration,  
moins onéreux pour le trésor que ne l'eût été l'adjudication publique.

Deux membres blâment toutefois les auteurs du projet primitif qui ont, par  
leur imprévoyance, placé le Ministre dans la nécessité de conclure, sous forme  
de transaction, un marché de la main à la main avec l'entrepreneur Beaulieu.

L'article est adopté.

#### FRAIS D'ÉTUDES.

ART. 55. Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'études et de levée de plans, achat et réparation d'instruments. ; . . . . . fr.	7,000
--	-------

La 6<sup>e</sup> section ne vote le crédit que dans les termes où il se trouve libellé dans  
les développements du budget, c'est-à-dire avec suppression des mots « travaux  
aux voies navigables de second ordre. » La section centrale se rallie à l'opinion  
de la 6<sup>e</sup> section. Elle pense que ces deux espèces de travaux sont d'un ordre trop

différent pour pouvoir être réunis sous un même article de dépense. Elle estime que, si des crédits sont nécessaires pour les voies navigables de second ordre, ils doivent faire l'objet d'une allocation spéciale au budget. Pour ces motifs elle, ne vote l'art. 35 que sous le libellé suivant : *Art. 35. Frais d'études et de levée de plans, achat et réparation d'instruments . . . . . fr. 7,000*

SERVICE DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE.

ART. 36. *Entretien et confection des bacs et de leurs dépendances, fr. 20,000*

Même crédit que pour 1849. — Adopté sans observation.

SERVICE DES POLDRES.

ART. 37. *Subside à allouer à la direction du poldre de Lillo . fr. 1,500*

Voté sans observation.

Avant de clore le chapitre du budget relatif aux services des canaux et rivières, la section centrale croit devoir faire connaître à la Chambre une observation qui a été formulée par la 2<sup>e</sup> section.

Cette section appelle l'attention sur l'abandon complet de la rivière de l'Ourthe depuis 1840 ; elle demande que le Gouvernement fasse exécuter le contrat ou qu'il reprenne lui-même les travaux.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu : « Aux termes de l'art. 1<sup>er</sup> § 2 » de la convention du 13 février 1846, sanctionnée par la loi du 18 juin suivant, » la compagnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg s'est engagée à » faire obtenir au Gouvernement belge, endéans le délai fixé par l'arrêt de la cour » de Bruxelles, du 2 décembre 1843, la construction de la partie du canal de » Meuse et Moselle qui s'étend depuis Liège jusqu'à La Roche.

» La compagnie concessionnaire précitée ayant demandé en justice la résiliation » de son contrat, un jugement rendu le 28 juillet 1849, par le tribunal de pre- » mière instance de Bruxelles, a dit pour droit que le contrat de concession du » chemin de fer du Luxembourg, du 13 février 1846, est et demeure nul et non » venu, et par suite a condamné l'État belge à restituer à la compagnie deman- » dresse la partie non restituée des cinq millions déposés par elle à titre de cau- » tionnement, avec les intérêts depuis la demeure judiciaire.

» Le Gouvernement a interjeté appel de ce jugement.

» Il est évident que, dans cet état de choses, le Gouvernement n'a pas le droit » de contraindre la compagnie avec laquelle il est en litige, à l'exécution d'une » partie quelconque de son contrat, pas plus que d'exécuter lui-même les travaux.

» Du reste, il n'est pas exact de dire que l'Ourthe se trouve dans un abandon » complet depuis 1840.

» En effet, par l'art. 2 § 3 de la convention du 29 février 1848, annexée à la » loi de la même date, qui a autorisé le Gouvernement à rembourser à la compa- » gnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg, par portions égales aux » sommes dépensées, en exécution de travaux ou en acquisition de terrains, les

» trois cinquièmes du cautionnement de cinq millions de francs affectés à la ligne  
 » de Bruxelles à Wavre, cette compagnie s'est engagée à faire disparaître, à la  
 » satisfaction du Gouvernement, les obstacles que la navigation rencontrait sur  
 » l'Ourthe. Cet engagement a été exécuté, et un procès-verbal dressé le 31 août 1848,  
 » par un agent de l'administration des ponts et chaussées, a constaté que les tra-  
 » vaux que la compagnie concessionnaire précitée s'étaient engagée à effectuer sur  
 » l'Ourthe, étaient bien et dûment terminés. »

## SECTION IV.

## PORTS ET COTES.

## PORT D'OSTENDE.

ART. 38. Litt. A. <i>Entretien de l'avant-port.</i> . . . . . fr.	39,300
Litt. B. <i>Entretien de l'arrière-port et des écluses de Slykens.</i>	7,400
Litt. C. <i>Entretien des écluses du bassin du Commerce.</i> . .	450
Litt. D. <i>Réparations des dégâts qui peuvent survenir aux ouvrages du port, par suite d'ouragans</i> . . . . .	4,000
Litt. E. <i>Réconstruction de l'estacade d'Est sur une lon- gueur de 400 mètres à partir du musoir vers l'intérieur du port.</i> . . . . .	70,000
Litt. F. <i>Renouvellement de la partie mobile du pont tour- nant à deux volées établi sur l'écluse de chasse dite : Militaire</i> . . . . .	15,500
Litt. G. <i>Construction des murs de soutènement à l'aval du déversoir du Contredam</i> . . . . .	5,000
Litt. H. <i>Reconstruction de l'écluse des wateringues de Vladsloo et de Camerling. Complément de la dépense</i> . . . . .	40,000
Total. . . fr.	181,651

Chiffre supérieur de 50,500 à celui alloué pour 1849.

La première section demande des renseignements sur le point de savoir si le déversoir et le siphon construits, il y a deux ans, à l'écluse de Slykens répondent au but que l'on s'était proposé en les construisant ; elle demande aussi si, pour les travaux hydrauliques, les ingénieurs prennent toutes les précautions possibles, et, spécialement, si les terrains sur lesquels la reconstruction de l'écluse des wateringues de Vladsloo et de Camerling a été opérée, ont été examinés avec l'attention désirable.

Il a été répondu : « C'est vraisemblablement du déversoir construit à l'écluse  
 » du Contredam près d'Ostende, qu'entend parler la 1<sup>re</sup> partie de la question  
 » posée.

» Cet ouvrage d'art n'a pas dû fonctionner depuis son établissement, attendu  
 » que les résultats obtenus pour l'évacuation des eaux du canal de Gand à Ostende,

» par la construction du canal du sud de Bruges, ont été si satisfaisants, qu'il n'a  
 » pas été nécessaire, pendant tout l'hiver dernier, de faire une seule manœuvre  
 » d'eau extraordinaire.

» Pour ce qui est de la question posée relativement à la construction de l'écluse  
 » des wateringues de Vadsloo et de Camerling, des renseignements ont été  
 » demandés au fonctionnaire de l'administration des ponts et chaussées, chargé  
 » de la direction de ce travail.

» La note fournie par le fonctionnaire précité y répond affirmativement et  
 » contient ce qui suit :

» Le sol est exactement semblable à celui de tous les bords de la mer du Nord,  
 » sur la côte de Flandre. Il est composé d'une couche de sable assez léger, plus ou  
 » moins élevée, suivant les localités, d'une couche de terre glaise, d'à peu près  
 » 0<sup>m</sup>,70 à 1<sup>m</sup>,00 d'épaisseur, d'une égale couche de tourbe et d'une nouvelle  
 » couche de sable solide.

» C'est sur celle-ci que l'ouvrage va s'établir, c'est également sur cette couche  
 » que se trouvent fondées toutes les écluses d'Ostende, celle de Heyst et le grand  
 » siphon construit, près de Damme, il y a une année. Je ne doute aucunement du  
 » succès de la construction de l'écluse de Camerling. »

L'article est adopté par la section centrale.

#### PORT DE NIEUPOORT.

ART. 59. Litt. A. <i>Entretien du port</i> . . . . .	fr.	15,353 53
Litt. B. <i>Entretien de la nouvelle écluse</i> . . . . .		600 00
Litt. C. <i>Construction d'un chemin de halage entre la jetée d'Est et le quai des Pestiférés</i> . . . . .		20,666 67
Total . . . . .	fr.	36,600 00

Ce qui constitue une augmentation de 1,666-67. — Adopté.

#### COTE DE BLANKENBERGHE.

ART. 40. <i>Travaux d'entretien</i> . . . . .	fr.	90,000
---	-----	--------

Adopté sans observations.

#### PHARES ET FANAUX.

ART. 41. <i>Travaux d'entretien</i> . . . . .	fr.	1,000
---	-----	-------

Admis par la section centrale.

## SECTION V.

## PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 42. <i>Traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, des ingénieurs et conducteurs-adjoints à ce corps. Frais de bureau et de déplacement. Charges ordinaires . . . . .</i>		fr.	516,600
<i>Charges extraordinaires . . . . .</i>			44,267
			<hr/>
Total. . . . .		fr.	560,867

Ce chiffre, comparé à celui alloué au dernier budget pour le même article, présente une diminution de 27,000 francs; elle provient, pour 24,600 francs, d'un transfert au chapitre de l'administration centrale, et, pour le reste, 2,400 francs, d'une économie sur les frais de bureau.

La 2<sup>e</sup> section demande s'il n'y a pas eu de vacature par suite de décès depuis l'année dernière; elle ne voit pas de diminution dans le chiffre total des traitements, bien qu'on n'ait pas dû faire de nouvelles nominations.

*Réponse.* « Voici le détail des mutations survenues dans le personnel des ponts » et chaussées pendant l'année 1849 :

» Un ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe chargé de la direction d'un service de » province (Liège) est décédé.

» Un ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe chargée de la direction d'un service de » province (Anvers), a été mis à la pension.

» Un conducteur de 1<sup>re</sup> classe est décédé.

» Un conducteur de 3<sup>e</sup> classe a été mis à la disposition du Département de » l'Intérieur.

» Un conducteur de 5<sup>e</sup> classe a été démissionné sur sa demande.

» Les deux ingénieurs en chef devront être remplacés. Leurs fonctions sont » remplies, *ad interim*, par des ingénieurs qui jouissent, aux termes des règle- » ments, de la moitié de la différence entre le traitement de leur grade et celui » du grade d'ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe.

» Il en sera de même des trois conducteurs, puisque le cadre projeté des » agents de ce grade est supérieur à leur nombre actuel (*Voir* le rapport de la » section centrale, page 104, sur le budget de l'exercice 1849).

» La réorganisation du personnel des ponts et chaussées devant avoir lieu, à » partir de l'année 1850, sur les mêmes bases que celles qui avaient servi à établir » le budget de l'exercice 1849, il est rationnel de demander, pour l'exercice 1850, » le même chiffre qu'en 1849.

» On ne doit pas perdre de vue que l'économie, réalisée en 1849 sur la dépense » du personnel des ponts et chaussées, a été très-considérable, et qu'il serait impos- » sible de la pousser plus loin sans s'exposer à dépasser les crédits ou à compro- » mettre la marche du service.

» Voici le résumé de ces économies :

» L'allocation portée au budget de l'exercice 1848 (chap. II, art. 55)	
» était de . . . . . fr.	606,004
» il faut y ajouter la somme de . . . . .	61,200
» montant des traitements et indemnités du personnel du service	
» provincial reportée en dépense à charge du budget de l'exercice	
» 1849, et, en recette, dans le budget des voies et moyens . . . fr.	667,204
» L'allocation pour l'exercice 1849, y compris le transfert de	
» 13,800 francs au personnel de l'administration centrale, étant de	601,667
» une économie de . . . . . fr.	68,537
» c'est-à-dire de 10 p. % de la totalité des traitements a été réalisée sur le per-	
» sonnel des ponts et chaussées. »	

Ces observations ayant été renouvelées au sein de la section centrale, M. le Ministre a ajouté que le personnel des ponts et chaussées étant organisé sur les mêmes bases que l'an dernier, il semblait naturel de demander le même crédit : mais que si, dans l'application, il trouvait moyen de faire des économies sur les chiffres votés, il ne négligera pas de réaliser toutes celles qui lui paraîtront compatibles avec le bien du service.

La 6<sup>e</sup> section, prenant en considération les observations renouvelées depuis plusieurs années par la cour des comptes, concernant la rédaction des cahiers des charges et l'inexécution des clauses des contrats, estime qu'il y a lieu d'examiner si la marche suivie au Département des Travaux Publics ne porte pas préjudice au trésor public, car les clauses onéreuses et inexécutables pour les entrepreneurs restreignent la concurrence et amènent le surenchérissement des prix.

La section pense que ce mode, s'il existait, consacrerait une injustice pour ceux qui se présentent aux adjudications, parce que ceux qui ne sont pas initiés aux tolérances de l'administration n'osent pas se rendre adjudicataires et ne participent pas aux bénéfices éventuels que les entreprises présentent.

Enfin la section croit que le système tendrait à neutraliser les effets de l'art. 21 de la loi sur la comptabilité qui exige que tous les marchés faits au nom de l'État, le soient avec concurrence, publicité et à forfait, etc.

Le Ministre a répondu : — « Je ne puis méconnaître la justesse des observations » présentées par la cour des comptes, relativement à l'inexécution des clauses » des contrats et aux conséquences préjudiciables qui peuvent en résulter pour le » trésor.

» Toutefois, je dois faire observer qu'on ne s'écarte jamais des conditions des » cahiers des charges, en ce qui concerne la qualité ou la quantité des travaux et » fournitures; que la tolérance accordée n'a pour objet que les délais en deçà » lesquels les travaux et fournitures doivent être exécutés, et qu'enfin, c'est surtout » dans les derniers temps que des prolongations de délai ont été accordées aux » entrepreneurs avec une grande facilité. Il ne sera pas inutile de rappeler ici les » causes de cette indulgence qui constituerait un grave abus, si elle était érigée » en règle.

» On sait que mon prédécesseur a obtenu des Chambres, en 1848, un crédit » de fr. 5,000,000 particulièrement destiné à venir en aide à l'industrie, et pour

» l'emploi duquel il lui a été accordé la faculté de traiter de la main à la main.  
 » Moi-même j'ai demandé à la Législature l'autorisation de traiter de la main à la  
 » main pour les principales fournitures à effectuer sur les fonds du budget de 1849.  
 » Le but de cette mesure a été de maintenir le travail, le plus longtemps possi-  
 » ble, en le répartissant entre tous les ateliers. Il a été en conséquence stipulé,  
 » dans tous les marchés passés en vertu de ces autorisations, des délais assez  
 » longs. Cependant les entrepreneurs, connaissant les intentions du Gouverne-  
 » ment, ont cru pouvoir exécuter les commandes particulières avant celles du  
 » Gouvernement, et réserver ces dernières pour le temps où les autres sources du  
 » travail viendraient à leur manquer, en sorte qu'ils ont très-fréquemment sollicité  
 » des délais plus longs, que le Ministre leur a accordés avec la plus grande facilité,  
 » heureux de ménager à la classe ouvrière, pour des moments difficiles, la  
 » ressource d'un travail qui n'avait pas d'autre destination.

» Aujourd'hui que les circonstances se sont améliorées, je me propose de revenir  
 » le plutôt possible aux adjudications publiques, pour tous les travaux et fourni-  
 » tures à exécuter pour mon Département, et je tiendrai la main, comme je viens  
 » de le dire, à ce que les cahiers des charges soient rédigés de manière à ce que leur  
 » observation régulière puisse être rigoureusement exigée, sans que la brièveté des  
 » délais ou l'exagération des peines soient de nature à éloigner les soumissionnaires  
 » de bonne foi. »

La 6<sup>e</sup> section demande la révision des règlements qui autorisent les conduc-  
 teurs des ponts et chaussées à réclamer des salaires des personnes qui demandent  
 l'autorisation de bâtir ou de modifier leurs bâtisses le long de grandes routes.

M. le Ministre a répondu :

« Cette question fait l'objet d'un examen attentif de la part du Département des  
 » travaux publics. Elle recevra prochainement une solution, à l'occasion de la  
 » réorganisation du service des ponts et chaussées.

» Je puis dire, dès à présent, que mon intention formelle est de supprimer, sinon  
 » en totalité, du moins en partie, les indemnités auxquelles la 2<sup>e</sup> section fait  
 » allusion, et de décentraliser, dans une certaine mesure, les demandes d'auto-  
 » risation afin de planter ou de bâtir. »

L'art. 42 donne lieu au sein de la section centrale à une assez longue discus-  
 sion. La plupart des observations formulées par les sections sont reproduites,  
 examinées et comparées aux réponses données par le Département des Travaux  
 Publics. Un membre s'élève contre le grand nombre des ingénieurs et contre les  
 dépenses qu'ils occasionnent à l'État. Il se plaint que les ingénieurs civils forment  
 double emploi avec les ingénieurs militaires. D'après lui, on pourrait sans incon-  
 vénient confier ces doubles fonctions à une même personne. Un projet de fusion  
 entre les deux corps du génie a été préparé dans le temps. Une commission a été  
 chargée d'en étudier les détails. Mais depuis on n'a plus entendu parler des tra-  
 vaux de cette commission ni des conclusions de son rapport. Non content d'avoir  
 tant d'ingénieurs à sa disposition, le Département des Travaux Publics réclame  
 souvent encore le concours d'architectes particuliers. Et malgré ce luxe d'ingé-  
 nieurs et d'architectes, ce membre se plaint que souvent les travaux laissent à  
 désirer, que les projets sont mal étudiés, que les devis estimatifs sont mal rédigés,

et que jamais ils n'accusent la dépense réelle à effectuer. Il y a donc lieu de croire ou que les ingénieurs ne sont pas à la hauteur de leur position ou qu'ils cherchent à induire en erreur et le Ministre et les Chambres.

Le même membre s'élève contre ce qu'il appelle les actes administratifs des ponts et chaussées, quant à l'entretien des routes. Ce corps, d'après lui, ne devrait pas former une administration, mais rentrer, comme précédemment, sous le contrôle de l'administration proprement dite. Enfin, il voudrait voir régler, par une loi, l'organisation du personnel des ponts et chaussées, ses attributions et ses rapports avec les autres administrations.

Ces divers arguments sont successivement combattus.

Le chiffre demandé par le Gouvernement est adopté.

ART. 43. *Traitements et indemnités du personnel subalterne des ponts et chaussées et des gardes-ponts à bascule, pontonniers, éclusiers, etc., etc.*

Litt. A. <i>Cadre d'activité</i> . . . . .	fr.	299,242
Litt. B. <i>Cadre de disponibilité</i> . . . . .		16,138
Litt. C. <i>Somme réservée pour secours, traitements d'attente, etc., etc., à des employés temporaires congédiés et à congédier</i> . . . . .		10,265
Total. . . . .	fr.	325,635

Adopté sans observation.

ART. 44. *Frais des jurys d'examen et voyages des élèves de l'école du génie civil.* . . . . . fr. 12,000

La section centrale adopte.

## CHAPITRE III.

### *Chemin de fer.*

#### PREMIÈRE SECTION.

##### CHEMIN DE FER EN EXPLOITATION.

##### § 1. PERSONNEL.

ART. 45. Litt. A. <i>Service général. — Direction</i> . . . . .	fr.	230,857
Litt. B. <i>Entretien des routes et des stations</i> . . . . .		193,459
Litt. C. <i>Locomotion et entretien du matériel</i> . . . . .		89,045
Litt. D. <i>Transport et perception.</i> . . . . .		601,898
Total. . . . .	fr.	1,115,259

dont 72,643 de charges extraordinaires et temporaires. Le chiffre pétitionné

pour 1850 est de 17,530 francs inférieur à celui demandé pour l'exercice courant. Cette différence provient du transfert d'une somme égale au chap. 1<sup>er</sup> Administration centrale.

Cet article a donné lieu à plusieurs observations de la part des sections.

La 1<sup>re</sup> section demande que le tarif des voyageurs soit présenté le plus tôt possible ainsi que celui des marchandises.

*Réponse* : « Il a été satisfait ci-dessus à la demande de la 1<sup>re</sup> section, en ce qui »  
 » concerne le tarif des voyageurs, par la réponse donnée aux observations de la »  
 » 6<sup>e</sup> section. (Discussion générale.)

» Je ne suis pas en mesure de déposer un projet de loi pour régler le tarif des »  
 » marchandises, en voici, en peu de mots, les motifs.

» Pour régler l'avenir, il faut s'éclairer par l'expérience du passé. Or, il m'a été »  
 » absolument impossible, jusqu'ici, de constater l'effet des tarifs du 1<sup>er</sup> septem- »  
 » bre 1848, sur l'importance soit des mouvements, soit des recettes.

» Pour m'en rendre un compte aussi exact que possible, j'ai ordonné de »  
 » rechercher, avec le plus grand soin et la plus grande précision, le produit com- »  
 » paré de la tonne-lieue sous l'empire des derniers tarifs et sous celui des tarifs »  
 » antérieurs. Il serait difficile de se faire une idée de l'étendue et de la complica- »  
 » tion d'un tel travail, dont je désirerais pouvoir mettre les matériaux sous les »  
 » yeux de la section centrale. Ce travail est très-avancé et pourra, je l'espère, être »  
 » publié dans un délai très-rapproché. Ce n'est qu'alors que je croirai le terrain »  
 » suffisamment préparé et affermi pour étudier les questions extrêmement diffi- »  
 » ciles qui se rattachent au règlement du tarif des marchandises et qui présentent, »  
 » au point de vue du Gouvernement, non-seulement un intérêt financier, mais »  
 » encore et surtout un intérêt-commercial et industriel. Je me propose d'instituer, »  
 » pour l'étude de ces questions, une commission dans laquelle les convictions les »  
 » plus opposées seront représentées et pourront se faire jour. »

La 1<sup>re</sup> section manifeste le désir que les convois soient moins fréquents sur les lignes peu productives.

Dans sa réponse, le Ministre des Travaux Publics a déclaré, partager l'avis de la section au sujet de la trop grande multiplicité des convois. Le relevé des voyageurs que chaque convoi a transportés par jour, sur chaque ligne, a démontré la possibilité d'introduire, sous ce rapport, une économie dans le service.

La même section appelle l'attention du Ministre sur la coïncidence entre les heures de départ et d'arrivée des convois; il arrive que deux convois ayant la même destination partent à peu près à la même heure.

On répond : « Il arrive en effet, sur quelques lignes, que des convois différents »  
 » partent à peu près à la même heure, dans la même direction; mais chaque fois »  
 » que je me suis enquis des causes de cette coïncidence, il m'a été démontré »  
 » qu'elle était commandée par des raisons de service, souvent par l'avantage incon- »  
 » testable d'éviter des transbordements dans les stations où le railway se bifurque »  
 » dans des directions différentes.

» En définitive, une augmentation apparente de dépense constitue souvent une »  
 » économie réelle. Si la 1<sup>re</sup> section veut bien m'indiquer quels sont les convois qui »  
 » ont attiré à cet égard son attention, je pourrai lui répondre d'une manière plus »  
 » précise. »

Enfin cette même section n'adopte l'art. 43 qu'avec cette réserve que tout ce qui est bureau de service général et direction, soit transféré à l'administration centrale du ministère.

La nouvelle organisation de l'administration centrale, pense M. le Ministre, répond particulièrement à ce désir. Elle a pour but de placer, dans ses mains, tous les éléments nécessaires à une direction sérieuse et efficace des diverses branches du service.

Après la lecture des observations présentées par les sections et des réponses qui y sont faites par M. le Ministre, la section centrale aborde la discussion de l'art. 43.

Un membre compare la marche du service des chemins de fer de l'État avec le même service organisé par les sociétés particulières. Le Gouvernement, avec un personnel nombreux, ne parvient pas à imprimer à son administration l'impulsion nécessaire pour assurer la marche régulière des convois. Tout dans le service n'est que mollesse et apathie. Dans les chemins de fer particuliers, au contraire, il n'y a qu'un nombre moins considérable d'employés, mais, comme ils sont responsables, ils suffisent pour assurer le bien-être du service. Il termine en émettant le vœu que le Département des Travaux Publics soit invité à prendre les mesures nécessaires pour qu'il soit apporté plus de célérité, de ponctualité et d'exactitude dans la marche des convois.

La section centrale, sans partager complètement les idées émises dans les considérations développées par ce membre, se rallie à la proposition qu'il a faite. Elle insiste auprès de M. le Ministre des Travaux Publics pour que la plus grande régularité possible soit apportée dans cette partie du service.

Un membre appelle l'attention de la section centrale sur l'isolement dans lequel se trouve la province de Luxembourg, privée qu'elle est de toute voie navigable et ferrée.

La section centrale recommande au Gouvernement les mesures propres à faire cesser la position exceptionnelle de cette province.

Un autre membre se plaint que la discussion à laquelle donnent lieu les crédits demandés à l'art. 43, soit condamnée à rester dans le vague, faute de renseignements suffisants. Ces chiffres s'appliquent à un ordre de choses qui bientôt doit cesser d'exister par la réorganisation de l'administration du chemin de fer. Il regrette que les nouveaux arrêtés organiques ne soient pas encore publiés ; leur communication aurait été d'un grand secours pour apprécier les crédits pétitionnés. En leur absence il est réduit à émettre le vœu de voir donner une prompt solution à cette question de réorganisation. Il ne vote donc l'art. 43 que sous la réserve que son adoption ne formera pas précédent et ne préjugera en rien la somme que doit coûter, dans l'avenir, le personnel de l'administration du chemin de fer.

La section centrale s'associe à cette réserve. L'article est ensuite adopté.

C'est ici le lieu de présenter une observation formulée par la 5<sup>e</sup> section à l'article *Frais de route du personnel de l'administration centrale*.

La 5<sup>e</sup> section demande quels sont les fonctionnaires et employés qui voyagent avec des coupons de service ; un membre de cette section s'était plaint de ce que les familles de certains employés voyagent dans des voitures séparées.

Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

« Je mets sous les yeux de la section centrale le tableau des personnes ( fonctionnaires et employés ou autres) qui voyagent au chemin de fer avec des » coupons de service.

» On verra que, à de rares exceptions près (exceptions qui se justifient par des » considérations particulières), ces personnes se rapportent généralement à une » des catégories suivantes :

» Fonctionnaires de l'administration du chemin de fer voyageant pour le service;

» Service de la douane en rapport avec le chemin de fer;

» Agents des sociétés étrangères de chemins de fer (compagnies rhénane et » compagnie du Nord), et agents des sociétés de chemins de fer belges qui sont en » rapport de service avec l'administration des chemins de fer de l'État, à charge » de réciprocité.

» S'il y a des employés dont les familles voyagent gratuitement soit, dans des » voitures séparées, soit dans des voitures ordinaires des voyageurs, c'est un abus » que je serais heureux de voir signaler et contre lequel je ne manquerai pas de » sévir chaque fois qu'il pourra être constaté. »

Cette réponse et surtout l'état qui y est joint ont donné lieu à de vives réclamations de la part de la section centrale. On ne voit pas à quel titre on accorde le transport gratuit à un grand nombre des personnes indiquées sous les *lett. C et D*. Le péage du chemin de fer est un impôt comme un autre et personne ne peut en être exempt. Ces dispenses de payer, accordées à quelques agents, ouvrent la porte à des abus dont il est impossible d'apprécier l'étendue. Un membre pense que le seul moyen d'apporter remède à cet état de choses serait de mettre les employés du Ministère des Travaux Publics sur le même pied que ceux des autres Départements Ministériels, quant à leurs voyages par chemin de fer pour les besoins du service. Ces derniers payent un coupon comme les voyageurs ordinaires et sont indemnisés de leurs débours d'après leurs déclarations de frais de route.

Cette proposition est combattue comme trop sévère. On pense que cette mesure donnerait lieu à des complications d'écritures et d'administration provenant du grand nombre des agents du chemin de fer et de la fréquence de leurs déplacements. On propose donc le maintien des coupons de service, mais uniquement en faveur des fonctionnaires du chemin de fer de l'État voyageant pour le service et à l'exclusion de leur famille.

Ainsi formulée, cette proposition est admise à l'unanimité.

L'on demande ensuite quelle mesure il y a lieu de prendre à l'égard des employés des chemins de fer particuliers, soit belges soit étrangers, qui, par mesure de réciprocité, voyagent gratis sur le railway de l'État.

Quatre membres contre trois pensent qu'il n'y a pas lieu de leur continuer cette faveur et estiment que ces agents doivent payer leurs coupons comme les autres voyageurs.

Enfin la section centrale, par six voix contre une, partage l'avis d'un de ses membres que c'est à tort qu'on accorde le transport, par le chemin de fer, à prix réduits, à certaines catégories de voyageurs tels que gardes nationaux, etc., etc.

La section centrale met sous les yeux de la Chambre le tableau des personnes ayant droit au transport gratuit par le chemin de fer de l'État.

*Etat des personnes admises au transport gratuit sur les chemins de fer de l'Etat.*

**A. SERVICE DE L'EXPLOITATION.**

Les fonctionnaires de l'administration en service ;  
 Les employés envoyés en mission pour le service ;  
 Les délégués du directeur de la régie ;  
 Neuf conducteurs, guides d'émigrants, lorsqu'ils accompagnent les émigrants ;  
 Quatre tailleurs du chemin de fer ;  
 Les ouvriers chargés de l'entretien de la route et des stations ;  
 Gysbrecht, horloger du chemin de fer ;  
 Stevens, surveillant des plantations du chemin de fer ;  
 Soete, attaché au chemin de fer de la Flandre occidentale, chargé par le Ministre d'un travail spécial pour les chemins de fer de l'État.

**B. SERVICE DE LA DOUANE EN RAPPORT AVEC LE CHEMIN DE FER.**

Un inspecteur en chef ;  
 Un inspecteur ;  
 Deux contrôleurs ;  
 Les douaniers convoyeurs.

**C. COMPAGNIES ÉTRANGÈRES OU BELGES EN RELATION DE SERVICE AVEC L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.**

*Chemin de fer du Nord* ; vingt administrateurs, ingénieurs et agents ;  
*Chemin de fer Rhénan* ; sept directeurs et agents ;  
*Chemin de fer de Mons à Manage et de Namur à Liège* ; sept directeurs et agents ;  
*Chemin de fer d'Entre-Sambre et Meuse* ; cinq administrateurs et agents ;  
*Chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt* ; dix-huit administrateurs et agents, y compris deux conducteurs et trois surveillants placés sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Desart ;  
*Télégraphe électrique* ; un directeur.

**D. PERMISSIONS PERMANENTES OU TEMPORAIRES DÉTERMINÉES PAR DES CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES.**

La Maison du Roi ;  
 APPERT, membre du conseil général des prisons de France ;  
 MAURICE-PHILIPPE, ingénieur en chef pensionné, ancien directeur du chemin de fer ;  
 GROETAERS, ingénieur en chef du Brabant ;  
 JULES TARLIER, professeur à l'université de Bruxelles ;  
 MEVIUS, inspecteur des plantations et son agent.

*N. B.* On permet le voyage gratuit aux femmes d'employés dont les maris ont leur domicile réel hors du lieu de leur résidence. Il est formellement prescrit à tout agent voyageant pour le service de céder sa place aux voyageurs ordinaires en cas d'encombrement.

M. le Ministre, craignant que ce tableau ne soit interprété d'une manière erronée, quant à ce qui regarde les sociétés particulières, a ajouté pour l'une d'elles les renseignements contenus dans l'état ci-après.

*Etat nominatif des fonctionnaires de la Société du chemin de fer de Tournay à Jurbise qui jouissent du transport gratuit par chemin de fer.*

QUALITÉS.	Observations.
Le président de la Société . . . . .	Sur toutes les lignes. (Déc. ministérielle du 16 juin 1849.)
Le secrétaire . . . . .	
Le directeur . . . . .	
L'ingénieur. . . . .	Carte personnelle de 1 <sup>re</sup> classe.
Deux aides-ingénieurs . . . . .	Voyagent sur la ligne de Tournay à Jurbise avec des coupons de service de 2 <sup>e</sup> classe, qui leur sont remis par M. l'ingénieur Drugman, lorsqu'ils ont à se déplacer pour le service pendant la durée des travaux.
Quatre conducteurs . . . . .	
Deux surveillants . . . . .	
Deux conducteurs } Trois surveillants }	Cartes permanentes de 2 <sup>e</sup> classe sur la ligne de Tournay à Jurbise. (Décision ministérielle du 8 septembre 1849).
sous les ordres de M. Desart.	

ART. 46. *Primes à accorder aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service . . . . . fr. 140,000*

La 5<sup>e</sup> section a demandé d'après quelles règles ces primes sont réparties. Pour répondre à cette question, M. le Ministre a mis sous les yeux de la section centrale, l'arrêté royal du 31 août 1848, réglant la répartition de ces primes.

Cette pièce forme l'annexe litt. B.

La 6<sup>e</sup> section demande quelles sont les économies qui ont été réalisées par suite du système de primes; cette économie n'est-elle pas obtenue aux dépens de la vitesse qui, comparativement à celle des chemins de fer français et anglais, laisse beaucoup à désirer.

*Réponse* : « Pour faire apprécier à première vue les heureux résultats de la mesure, il suffit de faire remarquer qu'avant sa mise à exécution, la consommation de coke était de 105<sup>k</sup>,65 par lieu de parcours d'un convoi, et qu'elle a diminué successivement jusqu'au point qu'en 1849, elle est tombée à 49<sup>k</sup>,97, ce qui représente une diminution de 55<sup>k</sup>,68 par lieu, et pour les 830,756 lieux, qui auront été parcourus en 1849, une diminution de 46,256,494 kilogrammes qui, à raison de fr. 17-54 par 1,000 kilog., représente une somme de fr. 811,558-90.

» Cette économie ne s'obtient pas aux dépens de la vitesse, parce qu'elle se combine avec une autre prime qui est accordée pour l'arrivée des trains à destination dans les cinq minutes de l'heure fixée par les règlements, et avec un système de retenues de salaires qui s'appliquent lorsque les trains arrivent avant ou après le délai.

» A l'exception de quelques chemins de fer anglais, où les trains marchent à une vitesse excessive et qui n'est pas dans nos habitudes, les convois belges marchent aussi rapidement que les convois des autres administrations; s'ils n'arrivent pas aussi vite, ce n'est pas à cause de la lenteur de la marche, mais bien à cause des nombreux arrêts auxquels ils sont astreints. »

La section centrale adopte l'article.

## § 2. SALAIRES.

Art. 47. *Service général*. — *Direction* . . . . . fr. 16,400

A l'occasion de cet article, la section centrale a reçu de M. le Ministre une communication relative à une autre dépense à prélever sur le budget de l'exercice 1850. Il s'agit d'un subside à allouer à la caisse de secours et de retraite, instituée pour les ouvriers de l'administration des chemins de fer. Voici en quels termes s'exprime le Ministre :

« Un rapport qui m'a été présenté récemment par la commission administrative de cette caisse, m'a fait connaître que, pendant les trois premiers trimestres de l'année 1849, les dépenses avaient excédé les recettes de fr. 4,665-55, soit de 9 p. % de la totalité de la recette.

» Les causes de cet état de choses ont été exposées à Sa Majesté dans un rapport que j'ai l'honneur de communiquer à la section centrale. Elle y verra qu'elles proviennent : 1° de ce que la caisse a été privée du produit des permis de circulation dans les stations et sur le railway, qui est compris, depuis 1848, au budget des voies et moyens; et 2° de ce que j'ai cru ne pas pouvoir maintenir dans les cahiers des charges, pour l'entreprise des travaux de construction et d'entretien des chemins de fer, une condition qui s'y est trouvée jusqu'en 1849, et d'après laquelle les entrepreneurs avaient à subir une retenue de 1 p. % pour constituer un fonds spécial de secours en faveur de leurs ouvriers, avec stipulation que la partie de ce fonds, qui resterait sans emploi, serait acquise à la caisse de retraite et de secours des chemins de fer de l'État.

» Ce rapport, présenté au Roi, concluait à allouer à la caisse, comme une

» faible compensation de la double ressource dont elle avait été privée, un subside  
 » de 5,000 francs (somme qui équivaut à moins de  $\frac{1}{6}$  p.  $\%$  des salaires des  
 » ouvriers pendant l'année 1848), et à prélever ce subside, à défaut d'allocation  
 » spéciale, sur les crédits du budget de l'exercice 1849 destinés à solder le salaire  
 » des ouvriers. (Chap. III, art. 50 et 53.)

» Cette imputation m'a paru d'autant plus rationnelle qu'en dernière analyse,  
 » ce sont ces mêmes crédits qui supportent les retenues ordinaires opérées sur le  
 » salaire des participants à la caisse. D'un autre côté, je n'ai pu, dans ce cas,  
 » avoir recours à l'allocation pour dépenses imprévues, attendu que l'art. 4 § 2  
 » des statuts de la caisse met au nombre de ses recettes, les subsides éventuels du  
 » Gouvernement, et qu'en conséquence la dépense dont il s'agit, bien qu'extraor-  
 » dinaire, n'avait pas le caractère de l'imprévu.

» Le Roi a daigné accueillir mes propositions par arrêté du 23 novembre  
 » dernier, dont une expédition est ci-jointe. (Annexe C.)

» Je prévois que, quelles que soient les mesures que je me propose d'arrêter  
 » dans le courant de l'année 1850, pour que la caisse puisse se suffire à elle-  
 » même, il sera indispensable de renouveler, une fois au moins, le subside dont  
 » il s'agit.

» Mon intention est de suivre à l'égard de ce nouveau subside, le mode d'impu-  
 » tation adopté pour celui qui a été accordé pour l'exercice 1849.

» J'ai cru devoir faire cette déclaration, afin de faire connaître à la section  
 » centrale que les crédits qui figurent au projet de budget de l'exercice 1850,  
 » pour salaires des ouvriers de l'administration des chemins de fer (chap. III,  
 » art. 47 à 50), se trouvent destinés à solder, indépendamment de ces salaires,  
 » un subside à accorder, pour l'année 1850, à la caisse de retraite et de  
 » secours. »

La section centrale pense qu'il y a lieu d'allouer un subside à la caisse précitée  
 et adopte, à l'unanimité, la proposition de M. le Ministre.

Elle adopte ensuite l'art. 47.

#### ENTRETIEN DES ROUTES.

ART. 48. *Service ordinaire* . . . . . fr. 1,120,000

soit 60,000 francs de moins qu'à l'exercice précédent.

Adopté sans observation.

#### LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.

ART. 49. Litt. A. *Service ordinaire* . . . . . fr. 1,160,780

Litt. B. *Arsenal de Malines* . . . . . 270,550

Litt. C. *Primes aux machinistes et chefs d'ateliers* . . . . . 30,000

Total. . . . . fr. 1,461,150

La 4<sup>e</sup> section demande quel est le coût moyen, par distance, du transport des  
 voyageurs et des marchandises, comparé aux pays voisins.

M. le Ministre des Travaux Publics s'est exprimé en ces termes :

« Il serait impossible de répondre, avec quelque certitude, à la demande faite  
 » par la 4<sup>e</sup> section à l'occasion de l'art. 49. On comprend, en effet, que la réparti-  
 » tion des frais généraux d'administration, d'usure du matériel et de traction,  
 » entre les voyageurs et les marchandises, souvent transportés par un même convoi,  
 » repose jusqu'à un certain point sur des bases arbitraires. Aussi les opinions des  
 » hommes les plus entendus au sujet du coût moyen du transport des hommes et  
 » des choses sur un même railway, sont-elles extrêmement divergentes. A plus  
 » forte raison le sont-elles au sujet du coût moyen du transport sur différents  
 » chemins de fer et dans différents pays. Quelques soins que j'y ai mis, il m'a été  
 » impossible, jusqu'à ce jour, de me procurer des données parfaitement sûres;  
 » cependant, je ne désespère point d'y parvenir. »

La 6<sup>e</sup> section émet le vœu qu'on abandonne, autant que possible, les travaux à l'industrie privée; que l'arsenal de Malines se borne à faire des travaux de réparations.

*Réponse* : « On peut voir, à la page 63 du rapport de la section centrale sur  
 » le budget de 1849, les explications que j'ai données au sujet des travaux des  
 » ateliers de Malines.

» Ces travaux se divisent en trois catégories :

- » 1<sup>o</sup> Entretien du matériel en général;
- » 2<sup>o</sup> Approvisionnement en pièces de rechange ;
- » 3<sup>o</sup> Renouvellement du matériel.

» *L'entretien* comprend la visite et les réparations des locomotives, tenders,  
 » voitures à voyageurs, waggons de transport, matériel fixe et de chargement,  
 » mobilier, outils et ustensiles, etc. Les réparations s'effectuent au moyen de  
 » pièces de rechange livrées par l'industrie.

» *L'approvisionnement* embrasse la confection de pièces d'une nature spéciale  
 » et exceptionnelle qui sont de trop peu d'importance pour être mises en adjudi-  
 » cation et qui exigent des soins particuliers pour garantir la sécurité des  
 » voyageurs. L'importance de ces ouvrages relativement aux autres travaux  
 » qu'effectue l'arsenal, est dans le rapport de 1 à 50.

» Les travaux de *renouvellement* consistent presque exclusivement en montage  
 » de voitures et de waggons. Toutes les pièces qui entrent dans la construction  
 » d'une voiture ou d'un wagon sont livrées séparément par l'industrie. Tels sont  
 » les caisses de voitures, roues, essieux, plaques de garde, ressorts, bulloirs,  
 » tirants de sûreté, tendeurs, marche-pieds et tous les autres ferrements; enfin  
 » les étoffes, draps, crins, tapis, etc., etc.

La section centrale adopte l'article.

#### TRANSPORTS ET PERCEPTION.

ART. 50. *Service ordinaire* . . . . . fr. 615,600

Adopté sans observation.

## §. 3. TRAVAUX ET FOURNITURES.

ART. 51. <i>Service général. — Direction</i> . . . . . fr.	118,744
Adopté sans observation.	

## ROUTES ET STATIONS (ENTRETIEN)

ART. 52. Litt. A: <i>Service ordinaire</i> . . . . . fr.	262,000
Litt. B. <i>Charges extraordinaires</i> . . . . .	127,000
Total . . . . . fr.	<u>389,000</u>

Le chiffre est voté par la section centrale.

## BILLES ET FERS DES VOIES.

ART 53. Litt. A. <i>Service ordinaire</i> . . . . . fr.	500,000
Litt. B. <i>Charges extraordinaires</i> . . . . .	372,000
Total . . . . . fr.	<u>872,000</u>

Chiffre inférieur de 74,000 francs à celui voté pour 1849.

Il est admis sans observation.

## LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.

ART. 54. <i>Service actuel</i> . . . . . fr.	2,014,000
--	-----------

La 6<sup>e</sup> section demande que le Département des Travaux Publics prenne des mesures pour la construction de remises destinées à mettre le matériel à couvert; le manque de hangars est cause de pertes considérables pour l'État, par la détérioration du matériel.

Il est répondu : « L'administration ne cesse de prouver qu'elle est pénétrée » de l'importance de construire des remises et des hangars pour mettre le matériel » à couvert. Une remise aux locomotives a été achevée dans le courant de cette » année, à la station du Nord à Bruxelles; l'adjudication d'une 2<sup>e</sup> remise dans la » même station est annoncée; un grand hangar aux voitures vient également » d'être achevé dans la station de Malines; un semblable hangar sera construit » sous peu dans la station de Courtrai.

» On continuera d'en user de même, à mesure que le besoin s'en fera sentir et » que les ressources ordinaires ou extraordinaires permettront d'y pourvoir.

L'art. 54 est adopté.

ART. 55. *Renouvellement du matériel.*

<i>Charges ordinaires</i> . . . . . fr.	100,000
<i>Charges extrordinaires</i> . . . . .	200,000
Total . . . . . fr.	<u>300,000</u>

La 6<sup>e</sup> section appelle l'attention du Gouvernement sur l'opportunité des circonstances du bas prix des matières premières pour mettre le matériel au complet.

A cette observation, M. le Ministre des Travaux Publics à répondu :

« Mon Département a dépensé la totalité des sommes mises à sa disposition pour le matériel. Le crédit de 5,000,000 de francs alloué par la loi du 21 avril 1848, comprenait une somme de 1,500,000 francs pour cet objet.

» Ce crédit, comme je l'ai déjà dit, avait été demandé particulièrement pour venir en aide à l'industrie; et par suite la somme de 1,500,000 francs ci-dessus a été dépensée pour les fournitures qui n'étaient pas d'une nécessité urgente. » Il y a plus. L'administration possède un approvisionnement de rails qu'elle ne peut utiliser pour l'établissement de doubles voies, à défaut d'un crédit disponible pour l'exécution des terrassements. »

La section centrale admet l'article.

#### TRANSPORTS ET PERCEPTION.

ART. 56 *Service ordinaire*. . . . . fr. 190,000

Adopté sans observation.

### SECTION II.

#### DIRECTION DE LA RÉGIE DU CHEMIN DE FER.

ART. 57. *Personnel*. . . . . fr. 36,500

La 4<sup>e</sup> section demande si la direction de la régie sera centralisée; elle croit que cette mesure serait utile au point de vue de l'économie et du contrôle.

*Réponse* : « Le désir exprimé par la 4<sup>e</sup> section, en ce qui concerne la centralisation de la direction de la régie, est satisfait en ce sens, que cette direction correspond directement avec le Ministre, sans aucun intermédiaire. Mais si la section a entendu par là que la régie devrait former une annexe aux bureaux de la direction administrative établie au Département, elle n'aura pas de peine à comprendre que la centralisation, ainsi entendue, serait dommageable au service de la régie qui a pour objet le paiement des salaires à pied-d'œuvre, et qui doit conséquemment rester en dehors, tant du Département que de la direction d'exploitation.

» Il est à remarquer d'ailleurs qu'il ne résulterait aucune économie du changement à l'état actuel des choses. »

L'art. 57 est adopté.

ART. 58. *Matériel*. . . . . fr. 3,500

Adopté sans observation.

## CHAPITRE IV.

**Postes.**

ART. 59. *Personnel. — Traitement des directeurs, contrôleurs, percepteurs, commis, adjoints-commis, distributeurs, facteurs de ville et facteurs ruraux, courriers, messagers piétons :*

	fr. 1,103,550
<i>Charges ordinaires . . . . .</i>	fr. 1,103,550
<i>Id. extraordinaires . . . . .</i>	20,000
Total. . . . .	fr. 1,123,550

La 6<sup>e</sup> section se plaint de ce que le service rural se fait avec une excessive lenteur et donne lieu à beaucoup de plaintes.

Il a été répondu : « Le service rural a reçu, pendant l'année 1849, toutes les » améliorations dont il était susceptible dans les limites du budget de cet exercice. »  
 » Mais il n'en est pas moins vrai, comme le fait observer la 6<sup>e</sup> section, que ce » service laisse encore beaucoup à désirer, et c'est précisément pour l'améliorer » d'une manière efficace, que le Ministre a cru devoir majorer l'art. 59 d'une » somme de 90,350 francs, qui est surtout destinée à augmenter le nombre des » tournées des facteurs, et à rendre ainsi la distribution des lettres dans les » communes rurales plus prompte et plus facile. »

La même section désire que le rapport de la section centrale fasse connaître les chiffres qui puissent faire apprécier les résultats de la réforme postale.

*Réponse :* « La Chambre pourra juger des premiers résultats de la réforme » postale par l'examen du tableau ci-joint (annexe D), qui présente la compa- » raison des recettes effectuées pendant le troisième trimestre de 1849, avec » celles du trimestre correspondant de l'exercice 1848.

» De la comparaison des recettes ordinaires ressort une différence en plus de » fr. 59,825-45 ; mais cette augmentation ne peut être considérée comme un » résultat normal et qui puisse servir de base aux calculs de l'avenir : car elle » provient exclusivement des nombreux achats de timbres-postes, que le public » a fait aussitôt après l'introduction de la réforme ; il est en effet facile de se con- » vaincre que l'augmentation porte toute entière sur le mois de juillet, tandis qu'il » y a au contraire diminution sur les mois d'août et de septembre, pendant » lesquels la vente des timbres s'est sensiblement ralenti.

» Pour constater l'effet réel de la réforme, il faut, comme nous l'avons fait dans » la publication des tableaux mensuels, faire abstraction de ce produit extraordi- » naire ; et l'on arrive ainsi à constater que le produit réel des correspondances » de l'intérieur, pendant le troisième trimestre 1849, a été inférieur à celui du » troisième trimestre 1848 de fr. 59,425-45.

» Mais cette décroissance momentanée se trouvera en partie compensée par les » remboursements des offices étrangers, qui se sont accrus, pour un seul trimestre

» d'une somme d'environ 34,000 francs. Ce résultat est dû au développement  
 » progressif de nos relations postales avec les pays voisins, et surtout au transit  
 » des correspondances échangées entre l'Angleterre et l'Allemagne, qui, en con-  
 » séquence des conventions que nous avons réussi à conclure dans le cours de  
 » cette année, empruntent aujourd'hui presque généralement la voie de la  
 » Belgique.

» Quant au mouvement comparé des lettres mises en circulation dans l'intérieur  
 » du royaume et à la distinction des produits par catégories, on ne peut que s'en  
 » référer aux renseignements statistiques, successivement publiés dans les nos 241,  
 » 283 et 338 du *Moniteur belge*. »

La section centrale adopte l'article.

ART. 60. *Matériel, frais de bureau et de loyer, papiers, impres-  
 sions, timbres, cachets, boîtes, etc., etc., frais de  
 tournées et de missions relatives au service des postes,  
 transport des dépêches . . . . . fr. 463,300*

Adopté sans observation.

ART. 61. *Frais de construction et d'entretien des voitures destinées  
 au service des postes sur le chemin de fer . . . . fr. 40,000*

Ce chiffre présente une augmentation de 20,000 francs.

La section centrale, sur la proposition de la 5<sup>e</sup> section et d'accord avec le  
 Ministre, vote cette augmentation de 20,000 francs, mais en la portant dans la  
 colonne des charges extraordinaires.

---

## CHAPITRE V.

### *Mines.*

ART. 62. *Personnel du conseil des mines. — Traitements. . fr. 44,700*

La 6<sup>e</sup> section demande s'il ne serait pas possible de réduire le conseil des mines  
 à quatre membres, en ne remplaçant pas le titulaire mis à la retraite.

M. le Ministre a répondu :

« Le conseil des mines, institué par une loi du 2 mai 1837, est composé de  
 » cinq membres y compris le président.

» La nature des affaires soumises au conseil, et la considération qu'aucun  
 » recours n'est ouvert contre ses avis en matière de concession de mines, ont  
 » fait admettre qu'il ne fallait pas entourer ses délibérations de moins de solen-

» nité et de garantie que n'en avait exigé la loi d'organisation judiciaire pour les  
 » causes portées en appel. C'est ce motif qui a fait porter le nombre des membres  
 » à cinq. (*Voir le rapport fait à la Chambre par M. Fallon, le 8 décembre 1836,*  
 » *Nouveau Code des mines, pag. 436.*)

» La réduction du conseil à quatre membres, y compris le président, pourrait,  
 » dans des cas particuliers, donner lieu à une difficulté. Il pourrait se faire qu'il y  
 » eût partage de voix, et, dans ce cas, il n'y aurait pas possibilité de prendre un  
 » avis. Cet inconvénient ne se produit pas en appelant à délibérer des membres en  
 » nombre impair.

» Le projet de loi de suppression du conseil des mines n'ayant pas été adopté  
 » par le Sénat, j'ai dû respecter l'institution telle qu'elle a été établie par la loi du  
 » 2 mai 1837, et j'ai fait une demande de crédit en conséquence pour l'exercice  
 » prochain.

» D'ailleurs, bien que le projet de budget comprenne le traitement d'un con-  
 » seiller nouveau, en remplacement de M. le conseiller Deleeuw mis à la retraite,  
 » je puis faire connaître à la Chambre que mon intention n'est pas que cette  
 » demande de crédit constitue en entier une charge nouvelle pour le trésor; je me  
 » propose au contraire d'effectuer une nouvelle économie sur les charges tempo-  
 » raires du personnel du corps des mines, en utilisant au conseil des mines un  
 » fonctionnaire dont le traitement actuel est à peu près l'équivalent du traitement  
 » d'un conseiller, et qui, par suite de suppression d'emploi, se trouvera dans le cas  
 » d'être mis en disponibilité. Ce fonctionnaire recevrait, dans cette hypothèse, un  
 » traitement d'attente en pure perte pour le trésor; je crois qu'il est à la fois plus  
 » équitable et plus avantageux de maintenir le fonctionnaire dans un service actif,  
 » ce qui permet de ne pas le priver du traitement dont il jouit aujourd'hui.

Cette proposition de la 6<sup>e</sup> section a été renouvelée et discutée au sein de la  
 section centrale. Un membre exprime le vœu que la loi du 2 mai 1837 soit révisée  
 et que le nombre des conseillers soit réduit à trois. Les membres honoraires  
 pourraient, à son avis, être appelés à siéger comme conseillers auditeurs. La  
 section centrale décide, par cinq voix contre deux, qu'elle s'associe à ce vœu.

L'art. 62 est adopté.

ART. 63. *Frais de route* . . . . . fr. 600

Adopté sans observation.

ART. 64. *Matériel* . . . . . fr. 2,000

Adopté sans observation.

ART. 65. *Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux  
 personnes qui se distinguent par des actes de dévoue-  
 ment* . . . . . fr. 45,000

L'article est adopté.

ART. 66. Impressions, achat de livres, de cartes et d'instruments , publication de documents statistiques, encouragements et subventions, essais, expériences. . . . . fr.	7,000
--	-------

La section centrale vote ce chiffre.

ART. 67. Traitements et indemnités du personnel du corps des mines . . . . . fr.	156,967
---	---------

La section centrale, sur la proposition d'un de ses membres recommande à l'administration de veiller à l'observation scrupuleuse des actes de concession des mines de houille, et de réprimer la rupture des esportes, c'est-à-dire l'exploitation illicite du domaine de l'État.

L'art. 67 est adopté.

ART. 68. Jurys d'examen et voyages des élèves de l'école des mmes . . . . . fr	6,000
---	-------

Adopté sans observation.

---

## CHAPITRE VI.

### *Pensions.*

ART. 69. Pensions . . . . . fr.	7,000
---------------------------------	-------

Adopté sans observation.

---

## CHAPITRE VII.

### *Secours.*

ART. 70. Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droit à la pension . . . . . fr.	5,000
---	-------

Adopté.

---

## CHAPITRE VIII.

### *Dépenses imprévues.*

ART. 71. Dépenses imprévues et non libellées au budget. . . . . fr.	1,800
---	-------

Adopté sans observation.

Après la discussion des articles du budget, un membre propose d'ajouter au projet de loi, réglant le budget des travaux publics pour 1850, un second article rédigé en ces termes :

« Art. 2. Des traitements ou indemnités ne peuvent être alloués aux fonctionnaires ressortissant au Département des Travaux Publics sur les crédits spéciaux alloués pour des travaux de construction. »

Cette proposition n'est que la reproduction d'un article semblable qui a été ajouté au budget de 1848. Il n'était question alors que des agents du chemin de fer. On propose maintenant d'étendre la même restriction à tous les fonctionnaires du Département des Travaux Publics.

L'art. 2 est adopté sans opposition.

La section centrale passe ensuite au vote sur l'ensemble du budget. Il est adopté à l'unanimité des sept membres présents.

*Le Rapporteur,*

A. DUMON.

*Le Président,*

N.-J.-A. DELFOSSE.



## ANNEXES.

### ANNEXE A.

*Réponse à une observation présentée par la 1<sup>re</sup> section à l'occasion de l'art. 54 du projet de budget du Département des Travaux Publics.*

En appelant l'attention de la section centrale sur un marché que le Département des travaux Publics a fait au commencement de l'année 1849, pour l'exécution de la prise d'eau du canal de Maestricht à la Meuse au droit de Coronmeuse, la 1<sup>re</sup> section a fait observer que ces sortes de marchés donnent lieu à de graves irrégularités et même à des tripotages qu'elle ne saurait trop blâmer.

Si, comme les termes mêmes que je viens de rappeler, m'autorisent à le croire, l'observation de la première section ne s'applique pas spécialement à la convention qui y a donné lieu, je déclare que je partage entièrement cette manière de voir. Je pense, avec la 1<sup>re</sup> section, que les marchés de la main à la main sont de nature à entraîner de grands abus; que le Ministre ne peut y avoir recours que dans les cas prévus par la loi, qu'en y recourant, il doit savoir qu'il assume une responsabilité grave, et qu'il doit être prêt à justifier, à tout instant de l'usage qu'il a fait de ses pouvoirs; et la section centrale pensera sans doute aussi, avec moi, que, lorsqu'un marché de cette nature décèle un tripotage, ce n'est pas un simple blâme qu'il doit faire encourir.

Mais aussi, tout le monde, pensons-nous, reconnaîtra que, lorsque le moindre doute vient à s'élever à cet égard, le Ministre a le droit de demander que sa conduite soit l'objet d'un examen sérieux et approfondi. Cet examen, je le demande avec d'autant plus d'instance, que l'observation faite dans le sein de la 1<sup>re</sup> section se lie étroitement à un passage du cahier d'observations que la cour des comptes vient de présenter aux Chambres (pages 38 et 39). Je le demande au nom de la justice et de la dignité du pouvoir. Car il ne serait ni juste, ni digne de laisser pianer le moindre nuage sur un acte important de mon administration et de me laisser en quelque sorte sous le coup d'une imputation vague, qui pourrait, après quelques années d'intervalle, se traduire en une accusation calomnieuse.

Si donc la section centrale reconnaît que l'acte auquel la cour des comptes et la 1<sup>re</sup> section ont fait allusion a été posé dans le cercle de mes pouvoirs, et qu'il l'a été d'une manière régulière, prudente et utile, j'espère qu'elle n'hésitera pas à en rendre publiquement témoignage.

Voici les faits :

Le 20 décembre 1845, M. Beaulieu, entrepreneur de travaux publics, à Liège, a été déclaré adjudicataire des travaux de construction de la partie du

canal latéral à la Meuse, comprise entre la prise d'eau à Liège et la frontière néerlandaise, au hameau de la Petite-Naye. Cette adjudication a eu lieu conformément aux clauses et conditions des devis et cahier des charges approuvés le 15 octobre précédent, pour et moyennant la somme de 1,775,000 francs.

Trois dispositions de ce cahier des charges méritent d'être signalées.

Aux termes de l'art. 23, l'entrepreneur est tenu de se conformer, en tout cas, aux modifications de plans qui lui sont prescrites, *mais il peut se refuser à exécuter des travaux supplémentaires pour une somme dépassant celle de fr. 284,521-75 et, s'il en exécute au delà, le paiement doit se régler au moyen de l'application de prix convenus entre l'ingénieur en chef et l'entrepreneur, et arrêtés par M. le Ministre des Travaux Publics.*

L'art. 24 porte : *que le maintien des ouvrages en parfait état d'entretien, demurrera une charge de l'entreprise, pendant les six mois qui suivront la date du procès-verbal, dressé par l'ingénieur dirigeant, et qui aura constaté qu'il y avait lieu de les recevoir définitivement.*

Aux termes de l'art. 27, la retenue de un dixième à opérer sur chaque paiement doit être délivrée à l'entrepreneur *après l'expiration du terme d'entretien*, et alors que l'ingénieur aura constaté, par procès-verbal, la réception définitive des ouvrages et l'accomplissement des obligations contractées par l'entrepreneur.

Enfin, d'après l'art. 49, l'adjudicataire a droit à obtenir la main-levée de son cautionnement, qui est de 100,000 francs, *sur sa demande, aussitôt après l'achèvement des travaux.*

Le projet sur lequel il avait été procédé à cette adjudication, ne tenait pas compte, quant à l'embouchure du canal dans la Meuse, de l'exécution éventuelle de la dérivation projetée de la Meuse à Liège.

Pendant le cours des travaux, il fut reconnu qu'il était indispensable, dans la prévision de cette éventualité, de redresser le lit de la Meuse au droit de Coronmeuse, et que ce redressement ne pouvait s'exécuter sans que l'embouchure du canal dans la Meuse fût modifiée.

Aussi ne fut-il donné aucune suite ni à la construction de l'écluse de garde, *dont les matériaux étaient approvisionnés depuis 1846*, ni à l'établissement d'aucun des ouvrages destinés à former l'embouchure du canal latéral, en attendant qu'il fut pris une décision sur le projet de redressement.

Après que le projet de redressement eût été arrêté, ainsi qu'il résulte de l'exposé des motifs du projet de loi présenté aux Chambres, le 25 février 1848, il s'agissait de décider s'il y avait lieu de confier l'exécution du redressement à l'entrepreneur primitif du canal, ou bien s'il fallait en faire l'objet d'une adjudication séparée.

Aux yeux de l'ingénieur en chef, la solution de cette question ne parut pas douteuse. Dans sa dépêche, du 5 mars 1848, il fit valoir que l'établissement de l'écluse de garde en aval de la fonderie de canons, celui de la partie du canal latéral, en lit de rivière au droit de Coronmeuse, (compris l'un et l'autre dans la première entreprise) et la construction du redressement (ouvrage nouveau), devaient nécessairement être exécutés *simultanément et par le même entrepreneur*; que ces derniers travaux devaient être exécutés en grande partie *avant* ceux du canal, pour que l'écoulement des eaux de la rivière ne

fût pas interrompu ; que, si on se décidait pour l'adjudication publique, la base de la rive droite du canal devrait être établie par l'entrepreneur Beaulieu, tandis que la partie supérieure devrait l'être par l'entrepreneur du redressement ; qu'il résulterait d'un semblable arrangement des embarras, des réclamations fondées dont les conséquences seraient évidemment fâcheuses et contraires aux intérêts du trésor, et qu'il en résulterait en tout cas l'indispensable nécessité de remettre l'exécution de l'écluse de garde et celle des travaux du canal compris entre cette écluse et Coronmeuse, jusqu'à l'année 1849.

Ces raisons, on ne peut se le dissimuler étaient déjà très-graves et très-concluantes ; mais, comme nous le verrons tout à l'heure, il y en avait de plus graves et de plus concluantes encore. Cependant le Gouvernement, répugnant à renoncer à la voie de l'adjudication publique, ne se rendit pas tout d'abord ; mais il se réserva d'en délibérer ultérieurement

Le rapport fait au nom de la section centrale, dans la séance du 11 mars 1848 (*Documents parlementaires*, n° 155), sur le projet de loi ayant pour objet d'ouvrir au Gouvernement un crédit de 5,640,000 francs pour la construction du canal latéral, rapport qui se termine par la proposition d'accorder, comme à compte, un crédit de 2,000,000 de francs, constate que la section centrale, avant de voter les crédits ultérieurs, voulut être éclairée sur une série de questions, parmi lesquelles se trouvait celle-ci : *Si le Gouvernement avait pris, dès lors, un engagement relativement à l'exécution des travaux futurs par adjudication ou par marché à main ferme.*

Mon honorable prédécesseur répondit. (*voir deuxième rapport de la section centrale présenté en séance du 14 août 1848; Documents parlementaires, n° 254, page 12*) :

« Le Département des Travaux Publics vient de charger le conseil des ponts et chaussées d'examiner la question de savoir s'il convient de faire de ce travail l'objet d'une adjudication publique ou de le confier à l'adjudicataire de l'entreprise principale, par extension du marché primitif. »

Cette réponse ne donna lieu à aucune observation, et le deuxième rapport fut suivi du vote de la loi du 18 mai 1848 qui accorda au Gouvernement, pour l'exécution du canal latéral, un nouveau crédit de 800,000 francs.

Que le Gouvernement, en présence des faits que je viens de rappeler, ait eu le droit de traiter de la main à la main pour l'exécution du redressement de la Meuse en droit de Coronmeuse ; qu'en traitant ainsi, il ait agi *légalement et régulièrement*. c'est ce qui ne saurait être révoqué en doute.

Il ne reste donc plus qu'à établir que le Gouvernement a agi *d'une manière prudente et utile*, ou bien même, si on le préfère, qu'il n'a fait qu'obéir à une *nécessité impérieuse*.

Nous avons vu tout à l'heure que, par sa dépêche du 5 mars 1848, l'ingénieur en chef, chargé de l'exécution du canal latéral, avait formellement exprimé sa conviction, qu'il était d'une nécessité indispensable que les ouvrages qui appartiennent au plan primitif aussi bien que les nouveaux fussent exécutés simultanément et par le même entrepreneur.

Dès le 9 du même mois, mon honorable prédécesseur soumit cette dépêche à l'avis du conseil des ponts et chaussées. qui en fit l'objet de deux rapports,

l'un du 19 juin, accompagnant un rapport très-étendu de M. l'inspecteur divisionnaire Willmar, du 12 du même mois, l'autre du 27 juillet suivant.

Entretiens, et dès avant le mois d'août 1848, M. l'entrepreneur Beaulieu avait complètement achevé toute la partie des travaux du canal latéral qui était indépendante des modifications projetées à l'embouchure et du redressement à effectuer à la Meuse, et il lui fût interdit de les poursuivre au-delà.

Le 11 août 1848, l'entrepreneur adressa, de ce chef, au Département, l'acte de protestation que nous annexons également à la présente note. L'entrepreneur y expose que la suspension de travaux qui lui est imposée lui est essentiellement préjudiciable :

1° En ce qu'elle ne lui permet pas de poursuivre l'achèvement des ouvrages qu'il a entrepris, ce qu'il aurait fait la même année avec un avantage immense, en profitant des basses eaux de la Meuse ;

2° En ce qu'elle le force à conserver un personnel nombreux d'employés, bien qu'il ne lui soit plus actuellement nécessaire ;

3° En ce qu'elle a pour effet de lui imposer, pour un terme nécessairement plus long que celui fixé, l'entretien des parties du canal présentement achevées ;

4° En ce qu'elle a également pour effet de retarder indéfiniment l'époque où il lui sera permis de se faire restituer le montant des retenues opérées par l'administration sur chaque certificat de paiement, ainsi que le le montant du cautionnement qu'il a dû fournir ;

5° En ce que les matériaux réunis à pied d'œuvre se détériorent chaque jour davantage.

En conséquence l'entrepreneur fait connaître :

1° Qu'il ne peut se soumettre aux modifications qui, sans son gré, seraient apportées au tracé du canal ; qu'il proteste contre toute modification qui aurait pour effet de porter atteinte à ses droits acquis ;

2° Qu'il est prêt à continuer, suivant le tracé repris au cahier des charges de son entreprise, les travaux de construction du canal latéral à la Meuse, et qu'il proteste contre tout retard apporté à l'achèvement de ses travaux ;

3° Qu'il demande, dans tous les cas, que la partie du canal actuellement achevée soit, dès à présent, définitivement reçue par l'administration, ne pouvant rester garant de l'entretien de cette partie du canal, au-delà du terme convenu et fixé par le cahier des charges.

Telle était la situation de cette affaire, lorsque j'arrivai au Département ; et l'on ne peut se dissimuler que cette situation était très-grave.

On voit, par ce qui précède, que la Cour des comptes a mal apprécié l'acte que je viens de rappeler, en disant, à la page 39 de son cahier d'observations, que l'entrepreneur qui, par suite de la décision de l'administration, était dispensé d'exécuter des travaux pour fr. 77,507-39, soit  $\frac{1}{23}$  du montant total de l'entreprise, protesta *du chef de la perte du bénéfice qu'il était empêché de réaliser et parce que le chômage avait mis obstacle à ce que l'entreprise fût menée à bonne fin en temps utile*. La Cour des comptes aurait dû voir par l'acte transactionnel, dans le préambule duquel les protestations de l'entrepreneur se trouvent rappelées, que la protestation avait une tout autre portée.

Je ne parlerai pas même des inconvénients qu'il y aurait eu, sous le rapport de la bonne exécution des travaux, à confier à deux entrepreneurs différents deux ouvrages nécessairement subordonnés l'un à l'autre : d'une part, l'achèvement du canal latéral jusques dans la Meuse, et, d'une autre part, le redressement de ce fleuve ; inconvénients qui, dans la dépêche de l'ingénieur en chef que nous avons rappelée plus haut, se traduisaient en une impossibilité absolue. Je n'examine la question que sous le rapport du droit ; et je m'occupe de déduire les sacrifices que le trésor aurait eu à supporter, d'une manière évidente, incontestable, si le Gouvernement n'avait pas réussi à traiter, comme il l'a fait, avec l'ancien entrepreneur.

En premier lieu, on ne saurait nier, pensons-nous, que l'entrepreneur était en droit de refuser de se soumettre aux modifications qui, sans son gré, auraient été apportées au tracé du canal. C'était la base même du contrat (art. 1<sup>er</sup> du cahier des charges). Le contrat l'obligeait, à la vérité, d'exécuter, supplémentairement aux ouvrages décrits et prévus, tous ceux qui lui seraient indiqués, jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 284,521-75. Mais, sans compter que les ouvrages imprévus déjà exécutés absorbaient, à une différence près de 7,000 francs environ, la somme qui vient d'être indiquée, l'entrepreneur pouvait soutenir, non sans apparence de raison, que, s'il était tenu de se soumettre à des modifications d'ouvrages, il ne l'était nullement de se soumettre à des modifications de tracé. Or, l'entreprise formait l'objet d'un forfait dans le sens le plus absolu du mot (art. 17). Donc, si une transaction n'était pas intervenue, l'État aurait eu à indemniser l'entrepreneur et de toute la perte qu'il aurait soufferte et de tout le bénéfice qu'il aurait été empêché de réaliser. Et l'importance des travaux prévus que le changement du plan rendait inutiles, ne s'élevait pas seulement, comme le dit la Cour des comptes, à fr. 77,507-39, mais bien à fr. 102,729-97. Car le Gouvernement n'eût pas été en droit de faire exécuter par l'entrepreneur des ouvrages imprévus résultant du changement du tracé, jusqu'à concurrence de fr. 25,422-58, en compensation des ouvrages prévus dont le changement de tracé entraînait la suppression.

Or, qu'a-t-il été stipulé à cet égard par la transaction ? L'entrepreneur s'est engagé :

1° A exécuter des travaux imprévus, commandés par les changements faits au projet primitif du canal, jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 25,422-58 ;

2° Il a cédé à l'État, au prix de l'estimation, les fascinages, clayons et piquets que ces mêmes changements rendaient inutiles et dont le Département des Travaux Publics a fait l'abandon au domaine, ladite valeur estimative s'élevant à 19,840 francs ;

3° *L'excédant de ces deux sommes, jusqu'à concurrence de celle de fr. 102,729-97, s'élevant à fr. 57,467-59, ou bien, après déduction du rabais, à fr. 53,020-77, a été retenu sur le prix de l'adjudication.*

Ce n'est pas tout. En supposant même que le Gouvernement n'eût rien eu à redouter de ce premier chef de protestation, les autres chefs l'auraient entraîné à des sacrifices qui, à eux seuls, auraient dû le déterminer à traiter comme il l'a fait.

Nous avons vu que, aux termes de l'art. 24 du cahier des charges, le maintien des ouvrages en parfait état d'entretien ne devait demeurer à charge de l'entreprise que pendant les six mois qui suivraient la date du procès-verbal dressé par l'ingénieur dirigeant et qui aurait constaté qu'il y avait lieu de les recevoir définitivement. Or, il va de soi qu'il ne dépendait pas du Gouvernement de se refuser arbitrairement à cette constatation, afin de prolonger la durée de l'entretien à charge de l'entrepreneur. Donc, en l'absence d'une transaction, l'entrepreneur aurait été en droit de se faire décharger de l'entretien à dater de six mois après sa protestation, c'est-à-dire à partir du 11 février 1849. Cependant l'art. 6 de la transaction aggrave singulièrement à cet égard les obligations de l'entrepreneur. Cet article porte : « Il sera, s'il y » a lieu, procédé à la réception définitive des travaux exécutés après que les » eaux auront pu être maintenues, pendant six mois, dans la partie du canal » actuellement établie, respectivement au niveau de flottaison de chaque » bief; hors le cas où des dégradations survenues pendant ces six mois » d'épreuve s'y opposeraient, ladite réception définitive des travaux actuelle- » ment exécutés aura lieu, au plus tard, au 1<sup>er</sup> avril 1850. »

Il y a donc de ce chef, non point sacrifice, mais avantage évident, dont l'importance peut être appréciée, par cela seul, qu'une somme de 25,000 francs est portée au budget de 1850, pour l'entretien d'une partie des travaux pendant une partie de l'année. Cet avantage excède encore une fois, à lui seul, la somme des sacrifices que la transaction entraîne pour le trésor.

J'ignore si c'est là ce que la Cour des comptes a entendu en disant que l'entrepreneur avait protesté *parce que le chômage avait mis obstacle à ce que l'entreprise fût menée à bonne fin en temps voulu.*

Nous avons vu plus haut que l'entrepreneur avait fait valoir une troisième cause de réclamation que la Cour a sans doute comprise dans les termes que je viens de rappeler, à savoir *que la suspension des travaux le forçait à conserver un personnel nombreux d'employés, bien qu'il ne lui fût pas actuellement nécessaire.* Tout le monde sait, en effet, qu'indépendamment des ouvriers payés à la journée, un entrepreneur est tenu d'avoir à sa solde un personnel d'employés payés en raison de la durée des travaux. Or, il est certain que le Gouvernement était tenu de répondre de toute l'aggravation de charges qu'il aurait causée, de ce chef, à l'entrepreneur, en suspendant l'exécution des travaux. La transaction met le Gouvernement, de ce chef comme de tous autres, à l'abri de toute réclamation.

En quatrième lieu, nous avons fait voir, au début de cette note, qu'aux termes de l'art. 27 du cahier des charges, les retenues opérées par le Gouvernement sur chaque paiement d'un dixième, devaient être délivrées à l'entrepreneur *après l'expiration du terme d'entretien*, alors que l'ingénieur aurait constaté par procès-verbal la réception définitive des ouvrages et l'accomplissement des obligations contractées par l'entrepreneur. Or, il a déjà été établi plus haut, et il ne sera, pensons-nous, contesté par personne, que le Gouvernement n'avait pas le droit de refuser arbitrairement la réception définitive des ouvrages et la constatation prescrite par l'art. 27, afin de prolonger d'autant le terme de l'entretien. Donc l'entrepreneur demandant formellement, par son

acte de protestation du 11 août 1848, que la partie du canal actuellement achevée fût définitivement reçue par l'administration, c'était, en droit strict et aux termes de l'art. 24, le 11 février 1849 que devait expirer le terme d'entretien; et c'était ce même jour, aux termes de l'art. 27, que devaient lui être délivrées les retenues opérées sur les paiements précédents. L'importance de ces retenues s'élevait à 159,750 francs. Donc, non-seulement l'art. 5 de la transaction du 17 mars 1849, portant qu'il sera immédiatement délivré en faveur du sieur Beaulieu des certificats de paiement du dixième du montant des travaux exécutés, n'a fait, de ce chef, aucune concession à l'entrepreneur, mais lui a fait supporter une légère perte d'intérêts qui a été aggravée, dans l'exécution, par cette circonstance que le paiement n'a pu avoir lieu que dans le courant du mois de juillet dernier.

En cinquième lieu, l'art. 49 du cahier des charges obligeait le Gouvernement à accorder à l'entrepreneur la main-levée de son cautionnement qui était de 100,000 francs, sur sa première demande, aussitôt après l'achèvement des travaux. Or, il est presque superflu de remarquer que les travaux devaient être considérés comme achevés, du moment qu'ils étaient conduits à ce point où le Gouvernement en arrêtait l'exécution, en interdisant à l'entrepreneur d'aller au-delà, et qu'en conséquence l'entrepreneur était en droit d'exiger, dès le 11 août 1848; comme il l'a fait, la restitution immédiate de son cautionnement. Cependant l'art. 5, déjà cité, de la transaction ne lui a accordé cette restitution qu'à la date du 17 mars 1849, et, en outre, une somme de 25,000 francs en a été retenue jusqu'à la réception définitive des travaux non encore exécutés.

Après avoir énuméré les avantages considérables que le Gouvernement a obtenus par la transaction, il reste à apprécier les sacrifices aux prix desquels il les a achetés.

La Cour des comptes n'a sans doute pu considérer comme un sacrifice la prorogation jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1849 de l'époque primitivement fixée pour l'achèvement des travaux, car il n'a pu lui échapper que ce n'est que par la transaction même du 17 mars 1849, qu'il a été permis à l'entrepreneur et d'achever les travaux du canal latéral, d'après le tracé et le plan modifiés, et de mettre la main aux travaux du redressement.

Reste la concession des travaux au prix de 326,800 francs, montant du devis estimatif, sans application du rabais de  $7 \frac{737}{1000}$  obtenu par l'adjudication publique du creusement du canal, et le transport des déblais à 200 mètres, calculé à raison de 70 centimes par mètre cube, au lieu de 66 centimes; différence qui donne, sur la quotité des déblais à transporter, une augmentation de fr. 9,156-60.

Il est aisé de se convaincre que l'importance de ces deux conditions, en supposant qu'elles eussent constitué pour l'État des sacrifices réels, c'est-à-dire des pertes que l'État n'aurait pas eu à supporter, si le Gouvernement avait recouru à une adjudication publique, s'élèverait en somme à fr. 34,441-11. Or, en supposant même que le Gouvernement eût eu à acheter les avantages que nous avons énumérés plus haut, au prix d'un sacrifice de fr. 34,441-11; qui pourrait douter qu'en agissant ainsi, il n'eût fait un marché prudent et utile,

abstraction faite de l'impossibilité absolue, selon l'ingénieur en chef, ou des inconvénients graves, selon le conseil, qu'il y aurait eu à confier deux ouvrages étroitement mêlés l'un à l'autre, ou plutôt se confondant l'un avec l'autre, à deux entrepreneurs différents.

Mais ce serait une erreur profonde de croire que les sacrifices consentis par le Gouvernement aient, à beaucoup près, l'importance que nous venons de dire, et que le Gouvernement aurait pu y échapper, en adjugeant publiquement l'exécution de l'embouchure modifiée du canal et celle du redressement.

En premier lieu, dans la somme de 526,800 francs, montant du nouveau contrat, il n'y a de dépense nouvelle que fr. 269,352-61; le surplus, soit la somme de fr. 57,467-39, ou, après déduction du rabais, fr. 53,020-77 étant à retenir sur le prix de l'adjudication. (*Voir annexe n° 1.*)

Ce n'est donc que sur la somme de fr. 269,352-61 qu'eût pu porter le rabais de  $7 \frac{757}{1000}$ , si on eût appliqué au nouveau contrat les conditions de la première adjudication; et, par conséquent, le sacrifice supporté de ce chef par l'État, en supposant qu'il y eût sacrifice, se bornerait à fr. 20,838-21.

Mais quelle apparence que, dans les circonstances que nous avons exposées, avec la perspective presque certaine, inévitable, pour le nouvel entrepreneur, de rencontrer dans l'exécution de travaux nécessairement dépendante de ceux du canal latéral, des difficultés matérielles et des difficultés judiciaires, le Gouvernement eût obtenu, pour les travaux du redressement, le même rabais que pour les travaux du canal, alors que le nouvel entrepreneur eût été dans la nécessité de dépenser en frais d'établissement et d'acquisition de matériel une somme qui n'a pas été estimée à moins de 70,000 francs et qui, en tout cas, eût été considérable!

Le sacrifice de fr. 9,156-60, résultant de la différence entre le prix du transport des déblais, compris dans l'adjudication publique et celui accordé par la nouvelle convention, n'est pas moins illusoire.

Non-seulement aucune comparaison ne saurait être établie entre le transport des déblais en lit de rivière, et celui qui s'exécute en rase campagne; mais certains prix du nouveau bordereau sont notablement inférieurs à ceux qui étaient attribués aux travaux de l'entreprise primitive. Ainsi la fouille est diminuée de 5 centimes; le même prix est attribué pour les perrés en moëllons *debrutis* que celui qui était attribué primitivement pour les perrés en moëllons *bruts*; et l'entrepreneur, dans sa lettre du 2 février 1849, (*voir annexe n° 2*), évalue le sacrifice qui lui est imposé de ce double chef, à fr. 20,246-47, se plaignant que le rabais dont il était dispensé en apparence, lui fût ainsi tacitement appliqué.

Je ne parle pas de la perte de 45,000 francs que l'entrepreneur, dans la même lettre, prétend lui être imposée, par l'estimation à une somme de 5,000 francs seulement, pour frais d'épuisement, de rigoles, de surveillance extraordinaire, dépenses imprévues, frais d'administration, etc., tandis que, selon lui, cet article seul doit entraîner une dépense décuple.

Donc, de quelque manière qu'on l'envisage, la transaction du 17 mars 1849 a fait obtenir à l'État des avantages très-importants, au prix de sacrifices presque nuls.

Cependant je ne me déterminai à poser un tel acte, dont j'étais loin de me dissimuler l'importance, qu'après que le conseil des ponts et chaussées, qui m'avait d'abord paru incliner en faveur d'une adjudication publique, eût reconnu qu'une transaction faite sur les bases que je viens d'indiquer, serait avantageuse tout à la fois, et à la bonne exécution des travaux et aux intérêts du trésor.

En transmettant, le 23 octobre 1848, au conseil, une réclamation formée par l'entrepreneur à raison du retard qu'il avait rencontré dans l'achèvement des ouvrages composant son entreprise, et un rapport qui m'avait été adressé par M. l'ingénieur en chef Kümmer, au sujet de cette réclamation, je lui demandai si les considérations développées par cet ingénieur étaient de nature à faire revenir l'assemblée sur l'avis qu'elle me semblait avoir émis dans son rapport du 19 juin précédent.

Le conseil répondit le 9 novembre ce qui suit :

« A cet égard nous nous permettrons de vous faire remarquer, Monsieur le  
 » Ministre, que le conseil n'a fait, ni dans son rapport du 19 juin dernier, ni  
 » dans celui du 27 juillet dernier, n° 26,472, la proposition de mettre en adju-  
 » dication publique les travaux de la rectification de la Meuse à Coronmeuse,  
 » et qu'il a même, dans ces deux rapports, exprimé le désir formel qu'on pût  
 » éviter toute espèce de difficulté entre l'État et le sieur Beaulieu, au sujet  
 » des dits travaux.

» Aujourd'hui le conseil persiste dans cette opinion avec d'autant plus de  
 » raison, qu'il semblerait, d'après le rapport ci-joint de M. l'ingénieur en chef  
 » Kümmer que le fait de ne pas confier à l'entrepreneur Beaulieu, par sou-  
 » mission privée, les travaux de la rectification de la Meuse, entraînerait  
 » probablement l'État dans un procès. Or, on doit, pensons-nous, chercher,  
 » autant que possible, à éviter un semblable résultat, attendu surtout que rien  
 » ne prouve que le rabais qu'on obtiendrait éventuellement par une adjudi-  
 » cation publique, pût compenser les frais d'un procès, lequel, d'ailleurs, alors  
 » même qu'il serait décidé en faveur de l'État, n'en occasionnerait pas moins  
 » des embarras des plus fâcheux, ainsi que des retards fort préjudiciables,  
 » dans l'exécution des travaux, tant du canal latéral que de la rectification de  
 » la Meuse. »

A la suite de ces rapports, des négociations furent entamées directement avec l'entrepreneur, des conférences furent ouvertes avec lui au Département, en présence du Ministre et à l'intervention de M. l'inspecteur général et du chef de la division; l'entrepreneur fut entendu en conseil, et il fût impossible de le déterminer à accepter d'autres conditions que celles qui ont été analysées plus haut.

Bien que j'eusse la profonde conviction que, dans ces termes, la transaction, au point où les négociations les plus actives et les plus prudentes l'avaient conduite, était éminemment avantageuse, je crus devoir provoquer de nouveau l'avis du conseil des ponts et chaussées qui répondit de la manière la plus positive et la plus concluante, par son rapport du 20 février 1849, auquel était annexé un rapport de l'inspecteur divisionnaire du 11 du même mois. (Voir annexe n° 3.)

En présence de ces deux rapports, il n'était plus possible d'hésiter sur le parti à prendre, et il ne restait qu'à rédiger la transaction avec toute la prudence possible, et de manière à prévenir non-seulement toute fraude, mais encore toute contestation, et pour le passé et pour l'avenir.

C'est cet acte dont je me déclare l'auteur direct, faisant ainsi toute l'affaire mienne et en assumant, autant qu'il est possible de le faire, toute la responsabilité.

Il ne me reste qu'à témoigner mon profond étonnement que la Cour des Comptes ait pu dire (p. 39 du cahier d'observations), que, « pour toute » réponse aux réflexions qu'elle avait cru devoir me soumettre sur ce que » l'acte conventionnel intervenu lui paraissait présenter d'onéreux pour le » trésor, je me suis borné, sans entrer dans la moindre explication au sujet » du chiffre et du fondement des prétentions de l'entrepreneur, à lui faire » connaître que je n'avais fait que stipuler conformément à l'avis du conseil » des ponts et chaussées. »

Pour mettre la section centrale en mesure d'apprécier l'exactitude de cette assertion, je mets sous ses yeux la copie textuelle de la réponse que j'ai adressée à la Cour, en même temps que je lui ai communiqué le rapport de M. l'inspecteur Willmar du 11 février 1849, et celui du conseil des ponts et chaussées du 20 du même mois, rapports auxquels j'ai fait allusion tout à l'heure.

Telle est, Messieurs, l'histoire du marché à la main que j'ai fait, le 17 mars dernier, pour l'exécution de la prise d'eau du canal de Maestricht à la Meuse, au droit de Coronmeuse. J'espère, comme je l'ai dit en commençant, que la section centrale n'y verra point de tripotage, mais, au contraire, un acte accompli d'une manière régulière, prudente et utile.

Bruxelles, le 15 décembre 1849.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

*N. B.* Les annexes mentionnées dans la note seront déposées sur le bureau pendant la discussion.

---

**ANNEXE B.**

---

Bruxelles, le 31 août 1848.

*Rapport au Roi.*

SIRE,

L'art. 22 de l'arrêté royal du 8 avril 1843 a posé en principe qu'il fallait intéresser les fonctionnaires et employés du chemin de fer aux résultats financiers de l'exploitation.

C'est pour arriver à l'application de ce principe que les Chambres ont accordé une allocation de 140,000 francs à mon Département pour l'exercice courant.

Jusqu'à présent il n'a été fait aucune imputation sur cette somme, mais la mise en vigueur, à partir du 1<sup>er</sup> septembre prochain, d'un nouveau système de transport des marchandises exige impérieusement l'emploi d'une partie de cette allocation pour les quatre mois restants de l'exercice.

Le caractère principal du nouveau système, c'est d'admettre le transport des marchandises en détail. Il faudra donc, de la part des chefs de station et des employés préposés aux bureaux des marchandises, un redoublement de zèle et d'activité pour faire face aux nouvelles exigences du service. Il faudra également, pour sauvegarder les intérêts du Trésor, qu'ils apportent la plus grande régularité et la plus grande célérité dans l'expédition et la remise de la marchandise. Il faudra enfin que, par leur empressement, à donner toute satisfaction au commerce, ils contribuent à rendre l'usage du chemin de fer plus général, plus populaire, et à compenser la réduction des prix par l'accroissement du mouvement.

Il m'a paru, Sire, que, pour parvenir à ce résultat désirable, il convenait d'intéresser directement les chefs de station et les employés préposés aux bureaux de marchandises au succès du système, en les stimulant au moyen de l'allocation de primes proportionnelles à l'importance des transports.

Tel est, Sire, le but du projet d'arrêté que j'ai l'honneur de soumettre à la sanction de Votre Majesté.

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

---

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. A dater du 1<sup>er</sup> septembre prochain, il sera alloué, pour chaque station, une prime d'encouragement, établie en raison du *nombre* des expéditions et du *poids* des marchandises transportées.

Cette prime sera de *deux centimes* par expédition, au départ comme à l'arrivée, et de *un centime* par tonneau du poids expédié et du poids reçu.

ART. 2. Il sera dressé, à la fin de chaque mois, un état récapitulatif par station, du nombre d'expéditions *entrées* ou *sorties*, ainsi que du poids total *expédié* et *reçu*. Cet état servira à fixer la somme à allouer à chaque station pour le travail du mois.

ART. 3. Le montant total de la prime mensuelle sera reparti entre le chef

de la station et les employés préposés au service des marchandises, de telle sorte que le chef de station ait une double part.

ART. 4. La dépense à résulter de l'allocation de ces primes sera imputée sur l'art. 5 du chap. III du budget des Travaux Publics pour l'exercice courant.

ART. 5. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 31 août 1848.

LÉOPOLD.

Par le roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

---

ANNEXE C.

Bruxelles, le 24 novembre 1849.

*Rapport au Roi.*

SIRE,

L'art. 4, § 4 des statuts de la caisse de retraite et de secours en faveur des ouvriers attachés au chemin de fer de l'État, instituée par arrêté de Votre Majesté du 24 juin 1845, indique, parmi les revenus de la caisse, le produit du droit sur les permis de circulation et le prix de location du droit de placer des affiches dans l'intérieur des stations.

En outre, les cahiers des charges pour l'entreprise des travaux de construction et d'entretien des chemins de fer, ont stipulé, jusqu'en 1849, qu'il serait institué un fonds spécial de secours en faveur des ouvriers des entrepreneurs, et que la partie de ce fonds, qui resterait sans emploi, serait acquise à la caisse de retraite et de secours.

Cette caisse se trouve aujourd'hui privée de toutes les ressources que je viens de mentionner. Le produit des permis de circulation dans les stations et sur le railway a été compris au budget des voies et moyens depuis 1848. Déjà l'année précédente, le droit de placer des affiches à l'intérieur des stations n'avait plus été concédé, dans l'intérêt du service. Enfin, mon Département a cru devoir supprimer la clause prémentionnée des cahiers des charges, qui avait pour résultat d'augmenter le prix des travaux de construction et d'entretien, en soumettant les entrepreneurs à une retenue au profit du fonds spécial de secours.

Par suite de ces mesures, les revenus de la caisse de retraite et de secours

ont sensiblement diminué, tandis que les charges prévues n'ont pas été réduites. Tout au contraire, ces charges ont été considérablement augmentées, à cause des maladies occasionnées dans la classe ouvrière, en 1846 et 1847, par la cherté et la mauvaise qualité des denrées alimentaires, et par suite de l'épidémie dont un grand nombre d'ouvriers ont été victimes en 1849.

Il résulte d'un rapport qui vient de m'être présenté par la commission administrative de la caisse que, pendant les trois premiers trimestres de 1849, les dépenses ont excédé les recettes de fr. 4,665-55, somme qui équivaut à 9 p. % de la recette. La caisse devrait donc restreindre, dans une forte proportion, les secours qu'elle accorde, si l'État ne venait à son aide.

L'art. 4, § 2, des statuts précités porte que la caisse de retraite et de secours pourra être subsidiée par le Gouvernement.

Dans la situation que je viens d'exposer, je pense qu'il y a lieu d'accorder à la caisse un subside de 5,000 francs, et, à cet effet, j'ai l'honneur de soumettre à la sanction de Votre Majesté le projet d'arrêté ci-joint.

Votre Majesté a trop bien compris combien les associations de secours mutuels sont propres à moraliser les classes laborieuses, tout en augmentant leur bien-être matériel, pour que je crois devoir insister sur ce point, et les encouragements que vous leur accordez, Sire, en toute occasion me donnent la confiance que vous accueillerez avec bienveillance ma proposition, qui concerne une des institutions les plus importantes parmi celles qui ont été fondées en Belgique.

Afin de préciser la portée de la mesure, qui fait l'objet du projet d'arrêté ci-joint, je crois devoir ajouter que, dans mon opinion, il importe que les associations de secours mutuels soient organisées de manière à se suffire à elles-mêmes, en temps ordinaire, et qu'elles ne doivent pas compter les subsides du Gouvernement au nombre de leurs ressources habituelles. Aussi, mon Département s'occupe-t-il des mesures à prendre pour équilibrer les charges de la caisse de retraite et de secours avec ses recettes, et je compte être prochainement à même de soumettre à la sanction de Votre Majesté un projet d'arrêté à cette fin.

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

---

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu les statuts de la caisse de retraite et de secours en faveur des ouvriers attachés au chemin de fer de l'État, instituée par notre arrêté du 24 juin 1845, et notamment l'art. 4, § 2, de ces statuts, conçu comme suit :

« Les revenus de la caisse de retraite et de secours se composent :

. . . . .

» 2. Des dotations et des subsides du Gouvernement. »

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. Un subside de cinq mille francs est accordé à la caisse de retraite et de secours en faveur des ouvriers attachés au chemin de fer de l'État.

ART. 2. Cette somme sera imputée, par moitié, sur les art. 50 et 53, chap. III, du budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice courant.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 25 novembre 1849.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.



