
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 JANVIER 1853.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1853⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Si la section centrale a mis beaucoup de temps à examiner et à discuter le projet de budget des travaux publics pour l'exercice 1853, c'est que ce projet avait soulevé, au sein de quelques sections, des questions très-graves, qui ont nécessité de sérieuses méditations, de nombreux entretiens avec l'administration et un travail extraordinaire.

Nous abordons tout d'abord la discussion sur l'ensemble du projet dans les sections.

La 1^{re} section a fait une observation sur la forme du budget : elle a demandé que le tableau des développements indiquât, dans des colonnes spéciales, les crédits alloués pour charges ordinaires et pour charges extraordinaires au budget de l'exercice précédent, afin que les membres puissent, sans recourir à des recherches, se rendre compte de la nécessité des crédits demandés pour le nouvel exercice.

Le Gouvernement a répondu en ces termes :

« La forme du tableau des développements des budgets a été adoptée de commun accord entre tous les départements ministériels. La double subdivision que demande la 1^{re} section, aurait pour effet de multiplier considérablement les

(1) Budget, n° 92, session de 1851-1852.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE MAN D'ATTENRODE, AD. ROUSSEL, DE LIÈGE, VERNEIRE, DE BROUWER DE HOGENDORP et ALLARD.

» colonnes du tableau et de le rendre moins clair. Il est facile, du reste, en consultant le budget de l'exercice précédent, de se rendre compte de la subdivision en charges ordinaires et extraordinaires correspondante à tel ou tel crédit demandé. »

La 2^e section a appelé l'attention du Gouvernement sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas qu'une loi réglât la part contributive de l'État, des provinces et des communes riveraines et non riveraines dans les travaux destinés à prévenir les inondations et indiquât quelle serait l'autorité chargée de la direction de ces travaux.

Le Gouvernement a transmis la réponse suivante :

« La question soulevée par la 2^e section semble impliquer l'idée que, de droit, l'État, les provinces et les communes sont tenus de contribuer à l'exécution de tous les travaux à entreprendre dans le but de prévenir les inondations.

» Il est à remarquer d'abord qu'il se produit parfois des inondations qu'aucune puissance humaine ne pourrait prévenir. Ces inondations sont, comme la grêle, comme l'incendie occasionné par la foudre, des calamités publiques qui ne créent de responsabilité pas plus pour l'État que pour les provinces et les communes.

» D'autres inondations se trouvent produites ou aggravées par des faits posés par l'État, par les provinces ou par les communes. Il est évident que, dans des cas semblables, la responsabilité de l'État, des provinces et des communes résulte des faits posés et que l'importance de cette responsabilité doit être en raison de l'influence exercée par les faits dont il s'agit.

» L'on doit déclarer qu'à un premier examen l'on ne conçoit pas trop la possibilité de déterminer, en dehors du domaine des faits, une règle fixe, immuable qui déterminerait la part contributive ou la portion de responsabilité de chacun pour des circonstances fortuites ou calamiteuses à l'égard desquelles les faits peuvent exercer diversement leur influence. Le Département des Travaux Publics se réserve toutefois de rechercher avec soin ce qu'il pourrait y avoir de pratique dans l'idée mise en avant par la 2^e section. »

La section centrale pense que cette note ne répond pas à la demande de la 2^e section. En effet, cette section réclame un projet de loi réglant la part contributive de l'État, des provinces et des communes riveraines ou non dans les travaux destinés à prévenir les inondations, et M. le Ministre répond en expliquant la théorie fort connue des dommages-intérêts qui peuvent être prétendus à raison des inondations. La 2^e section croit à l'insuffisance de la législation quant au premier point. Les travaux destinés à prévenir les grandes calamités publiques résultant du débordement des fleuves et rivières n'ont-ils jamais été retardés, indéfiniment ajournés ou empêchés par suite, soit du refus de la part de l'État, des provinces ou des communes de contribuer à ces dépenses, soit des prétentions opposées de ces diverses autorités lorsqu'il s'agissait d'adopter les plans et les devis? Souvent, quand il s'agit de la dépense, chacune de ces autorités s'efforce d'y échapper, et quand vient le moment de l'adoption d'un plan général, chacune d'elles propose des modifications avantageuses aux intérêts qu'elle représente. Au

milieu de ces prétentions diverses, de ces devoirs non réglés, il faut une loi qui fasse la part de toutes les situations et qui ne permette pas aux conflits d'empêcher des mesures souvent indispensables. Cette loi n'existe pas et la section centrale se joint à la 2^e section pour la réclamer, tout en faisant itérativement observer qu'il ne s'agit point de dommages-intérêts après les inondations, mais de mesures à prendre avant ces grandes calamités et pour les prévenir.

La section centrale ne s'est pas dissimulé qu'un tel projet de loi exigera des études sérieuses et qu'il présente des difficultés graves; mais l'administration des travaux publics est le mieux en mesure de faire un pareil travail. Cependant un membre de la section centrale a annoncé que, pour le cas où ce projet ne serait point soumis à la Législature, dans la session actuelle, il croirait devoir, à la session prochaine, faire un appel à l'initiative de la Législature.

Une observation de la 3^e section porte ce qui suit :

« La section est unanime pour regretter l'augmentation que présente le budget des Travaux Publics pour 1853. Ce regret est d'autant plus vif que la section est persuadée que, sans nuire au service et sans négliger aucun de ses besoins, l'administration aurait pu présenter un budget notablement réduit.

» La section est d'avis que le chiffre affecté à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, pourrait, par suite d'une organisation à la fois plus simple et plus forte, subir une réduction considérable. La section est convaincue que, si l'on veut conserver le chemin de fer dans les mains de l'État, il faut, en même temps, diminuer les dépenses, améliorer le service, et augmenter les recettes. »

Cette opinion de la 3^e section a été combattue par le Gouvernement :

« Si le budget, a-t-il répondu, présente une augmentation, elle résulte de travaux importants à exécuter aux rivières et canaux. Ne point les proposer ou les ajourner serait compromettre le domaine de l'État ou s'exposer à des dépenses infiniment plus considérables dans un avenir peu éloigné.

» Quant à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, le budget présente une *diminution* de 20,000 francs sur le personnel.

» Après les réductions successivement introduites dans les budgets des années précédentes et en présence de l'augmentation toujours croissante du service, cette réduction, que je comptais voir accueillir avec beaucoup de faveur, ne pourra même être obtenue qu'en repoussant toute proposition d'amélioration du sort des facteurs ruraux, proposition dont l'adoption entraînerait une nouvelle dépense de plus de 40,000 francs.

» D'accord avec la 3^e section, le Gouvernement cherche à diminuer les dépenses, à augmenter les recettes et à améliorer le service; mais il est arrivé à reconnaître qu'à moins de changer complètement le système d'exploitation, il devient bien difficile d'introduire de nouvelles économies.

» Ainsi, veut-on aujourd'hui, contrairement à ce qui a été préconisé jusqu'à présent, une exploitation simple et peu coûteuse, veut-on supprimer une grande partie du personnel et dans ce but repousser le transport *de détail*, les transports dits de messageries, les formalités de douanes, etc., etc., pour se borner à n'effectuer les transports qu'en *gros* et par waggon, en admettant les commis-

» sionnaires comme nos associés, incontestablement on fera une économie considérable sur le personnel, sur le matériel, sur le salaire des ouvriers sur les dépenses de camionnage, etc. ; mais on ne doit pas se faire illusion : cette économie ne sera pas réelle, les recettes opérées du chef des transports seront, dans ce cas, notablement réduites.

» Les dépenses d'exploitation doivent croître d'année en année si les recettes augmentent d'année en année. Toute l'étude du Gouvernement consiste à obtenir un résultat financier de plus en plus favorable. Il va de soi que, si en effectuant une dépense de 100,000 fr. on obtenait une recette de 130,000 fr., par exemple, on aurait fait une excellente opération.

» Ainsi, si l'on fait abstraction de certains crédits extraordinaires, on trouve qu'on a dépensé, en 1851, pour l'exploitation des chemins de fer, 240,000 francs de plus qu'en 1847, et qu'en 1852, on dépensera quatre cent mille francs de plus qu'en cette même année 1847 (¹). Est-il équitable de prendre ces faits de dépense isolément pour en faire ressortir un blâme, et peut-on oublier qu'en regard d'une légère augmentation de dépenses il faut placer l'accroissement notable de recettes; peut-on, en un mot, s'abstenir du parallèle suivant ?

	ACCROISSEMENT des dépenses.	ACCROISSEMENT des recettes.	AUGMENTATION du produit net.
1847-1851.	fr. 240,000	1,240,000	1,000,000
1847-1852.	400,000	2,400,000	2,000,000

» Je pourrais ajouter qu'en 1851 et 1852, l'État a exploité 12 lieues de plus qu'en 1847 ; qu'en 1851 on a transporté 610,000 voyageurs et 290,000 tonnes de marchandises de plus qu'en 1847 ; que toutes les branches du service ont concouru à un accroissement considérable de travail ; mais je ne veux pas affaiblir par des détails ce parallèle si simple et si concluant.

» Voilà les faits vus dans leur ensemble, voilà des chiffres que tout le monde comprend et qui défient toute contestation. »

(¹) « Dans les chiffres cités ci-dessus, il a été tenu compte :

» 1° Pour chacune des années comparées, des dépenses de personnel de l'administration centrale au Département ;

» 2° De ce qu'en 1847 il a été imputé pour fr. 152.532-27 de dépenses de personnel à charge des fonds spéciaux de construction. — Ces imputations ont été reportées à charge du budget à partir de 1848 ;

» 3° De ce que le budget de l'exercice 1847 a supporté deux dépenses extraordinaires, l'une de fr. 600,205-08 du chef des remplacements extraordinaires de billes et de rails ; l'autre de fr. 465,097-27 pour renouvellement de matériel au-delà de l'allocation normale ;

» 4° De ce que le budget de l'exercice 1851 contenait un crédit extraordinaire de 295,000 fr. pour complément des travaux nécessités par les inondations de 1850.

» S'il n'avait pas été tenu compte de ces faits de dépenses, la comparaison eût produit un résultat faux, puisqu'il aurait constaté une *diminution* de dépenses de 600 à 700 mille francs en 1851.

» En ce qui concerne les chiffres de recettes, on sait que le produit de l'exercice 1847 a été de 14,649.093 francs ; celui de 1851 de 15,885,500 francs, non compris les télégraphes et que, d'après toutes les prévisions, le produit de 1852 atteindra 17,000,000 de francs. »

(Note de l'administration.)

L'administration dit que le budget présente une diminution de 20,000 francs sur le personnel des chemins de fer, postes et télégraphes. La section centrale ne peut pas admettre cette assertion, pour autant qu'elle se rapporterait au *traitement* du personnel. Le crédit pour traitement des fonctionnaires et employés des postes est réduit de 10,000 francs ; cela est vrai ; mais, quant au chemin de fer, la vérité est que la somme applicable au traitement des fonctionnaires n'est pas diminuée. On a fait une seule modification. Le traitement fixe des garde-convois qui, en 1880, était de 188,640 francs, a été réduit à 138,400 francs ; celui des employés et facteurs aux marchandises a été réduit de 23,115 francs. Le traitement fixe de ces employés a été remplacé, dans la mesure de ces réductions, par des émoluments ayant pour base un élément variable, et imputés sur l'article *Primes*. Il résulte de ce transfert une chose toute différente de celle avancée par le Département, c'est qu'il a eu pour effet d'augmenter de 73,333 francs le crédit disponible pour le paiement du traitement des autres fonctionnaires et employés de l'administration. Le projet de budget réduit cette somme à 63,333 francs.

Ceci posé, arrivons aux observations de la 5^e section. Les remarques qu'elle fait et auxquelles se rallie la section centrale, ne concernent pas uniquement les dépenses du personnel. Il y a certes des économies à faire sur cet article du budget, mais ces économies sont les moins importantes, et la section centrale y attache le moins de prix. Il n'entre pas dans ses vues de tailler à tort et à travers, de rogner les appointements des employés. Elle pense que l'on ne peut avoir de bons employés qu'en les payant convenablement. Mais leur nombre doit être limité par les besoins du service. Il ne faut pas de superfétation d'employés ; il ne faut pas qu'on soit réduit, comme aujourd'hui, à se demander si, dans la création de certains emplois, on s'est proposé autre chose que de donner des traitements et des titres à certains hommes ; il ne faut pas de dilapidation de fonctions ; non pas seulement parce que cela est onéreux pour le trésor public, mais parce que cela empêche de donner une juste rémunération aux employés dont on a réellement besoin et surtout parce que c'est un obstacle à la bonne administration.

Comme la 5^e section, la section centrale croit que les dépenses sont trop grandes et qu'il est nécessaire de les alléger, en simplifiant l'administration, en changeant son mécanisme. On poursuit une œuvre impossible, en s'obstinant à vouloir faire marcher une entreprise tout industrielle au moyen des rouages de la bureaucratie. Dans une administration de chemin de fer, tout doit être ordonné, tout doit être exécuté rapidement. La lenteur est de l'essence de la bureaucratie ; ce système d'administration est donc impuissant pour faire produire par notre chemin de fer tout ce qu'il est capable de donner ; mais il n'est pas seulement impuissant à bien faire, il est aussi la cause de nombreuses dépenses inutiles. La bureaucratie divise la responsabilité entre un si grand nombre d'agents, qu'elle se perd dans le cercle qu'elle a à parcourir.

Le rapporteur de la section centrale du budget pour l'exercice 1882 avait indiqué les vices de l'ancienne organisation et les moyens d'y porter remède ; il avait signalé l'inutilité et l'imperfection des rouages si nombreux et si compliqués à l'aide desquels l'administration fonctionnait d'une manière si pénible. M. le Ministre avait promis d'y introduire une plus grande simplicité ; la section centrale regrette que le chef du Département ait cru ne pas pouvoir s'affranchir

d'avantage des influences de l'état de choses existant. Dans cette circonstance, il ne fallait pas être réformateur à demi ; il ne fallait pas l'être, parce qu'il ne s'agissait pas ici de faire des expérimentations. Il s'agissait simplement d'adopter ce qui existe ailleurs et ce qui y fonctionne bien. Si l'on entrait dans le système de réformes, il en fallait une qui les résumât toutes, c'était de mettre à la tête de chaque service un chef ayant une initiative étendue et la responsabilité de ses actes.

Il n'eût pas été difficile de trouver parmi les fonctionnaires de l'administration du chemin de fer quelques hommes de tête et de cœur pour occuper ces postes importants. Il est vrai que certains employés seraient devenus inutiles, qu'il aurait fallu les sacrifier ; mais les réformes ne se font qu'à ce prix.

C'est l'absence d'unité dans le commandement, l'absence de responsabilité qui occasionnent l'excès de dépenses dont se plaignent la 5^e section et la section centrale. C'est à ces causes qu'est due la dépense trop grande de notre service de locomotion et d'entretien du matériel, du service des routes, des approvisionnements, etc.

L'organisation du 1^{er} mars n'a rien fait pour alléger ces dépenses.

La section centrale croit devoir répondre à une objection. En 1851, dit l'administration, nous avons dépensé 240,000 francs de plus qu'en 1847, et cette augmentation nous a procuré un accroissement de produit net de 1 million ; 400,000 francs nous ont donné 2 millions en 1852. La section centrale ne peut pas admettre cette argumentation. C'est une règle trop élémentaire pour que nous la rappelions, que la dépense d'un chemin de fer n'est pas proportionnelle à la recette ; il y a un grand nombre de dépenses qui n'augmentent pas, quel que soit le chiffre auquel s'élèvent les recettes. C'est la question des frais généraux. Mais, sans insister plus longtemps sur ce point, il n'est nullement prouvé à la section centrale que, quoique l'on n'ait dépensé que 400,000 francs de plus en 1852 qu'en 1847 pour obtenir une augmentation de recettes de 2 millions, cette dépense de 400,000 francs ne soit pas trop forte, et il est loin de la pensée de la section centrale qu'en 1847 on n'eût pas pu dépenser moins, comme il est loin de aussi sa pensée qu'en 1852 l'on n'eût pas pu obtenir une recette de plus de 17 millions.

La section centrale a une conviction si entière des vices organiques de l'administration des chemins de fer, que deux de ses membres ont fait la proposition d'affermir l'exploitation à une Compagnie.

La majorité, tout en votant contre ce moyen extrême, a été d'avis qu'il est nécessaire de prendre, sans plus tarder, un parti décisif et efficace.

Quel doit être ce parti ? L'idée d'une investigation générale, d'une enquête de tous les faits qui se rattachent à l'administration et à l'exploitation du chemin de fer, se présente la première. L'importance de l'objet justifierait l'emploi de ce moyen, qui n'a aucun caractère d'hostilité contre les personnes, aucune signification de blâme ou de défiance ; qui n'est suggéré que par le désir d'arriver, par des efforts communs, à un but, la prospérité d'une grande entreprise nationale, but que tous, Chambres, Gouvernement, Administration, nous avons le désir d'atteindre.

Une autre mesure fut proposée, à l'occasion de la discussion du budget des

Travaux publics, en 1847 (1). Elle avait en vue l'institution d'un conseil permanent des chemins de fer, composé de six membres nommés par le Roi. Ce conseil aurait été consulté sur les principales questions concernant l'exploitation, les travaux encore à faire, le matériel à acquérir, les contrats et marchés, la surveillance des magasins et de l'arsenal, etc.

Si cette proposition, qui est restée sans suite, comme beaucoup d'autres dont l'utilité n'était pas contestée, avait été mise en pratique, ses bons effets n'auraient pas tardé à se montrer. En effet, le Ministre aurait profité, dans bien des cas, des lumières et du concours du conseil permanent et il est hors de doute que les résolutions de l'administration, prises de l'avis d'hommes compétents et impartiaux, choisis hors de son sein, auraient eu plus de poids et offert plus de garanties que dans l'état actuel des choses.

La section centrale, toute pénétrée qu'elle soit de la nécessité d'adopter l'un ou l'autre de ces moyens, a cru convenable de se borner à les indiquer à la Chambre.

Nous voici parvenus à l'examen des articles.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1^{er}. *Traitement du Ministre* fr. 21,000 00

Adopté.

ART. 2 *Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service :*

Charge ordinaire	fr. 503,610 00
Id. extraordinaire	23,000 00

De nombreuses observations ont été faites par les sections, à propos de cet article.

La 1^{re} section pense qu'il convient de réunir, autant que possible, dans un même local, tout le personnel de l'administration centrale des Travaux Publics. Les divers hôtels récemment achetés par l'État pourraient être utilisés à cet effet.

Le Gouvernement a répondu « qu'il serait impossible de réaliser complètement » le vœu exprimé par la 1^{re} section, sans s'imposer l'obligation d'appropriier et de » construire des locaux assez vastes pour contenir les trois administrations centrales du Département des Travaux Publics, et, par conséquent, sans s'engager » dans des dépenses très-considérables. »

La même section désire qu'il soit admis en principe qu'aucun étranger ne pourra être nommé à des fonctions et que ceux qui font aujourd'hui partie de l'adminis-

(1) Proposition de M. De Man d'Attenrode, n° 302, séance du 17 avril 1847.

tration et qui n'auront pas demandé la naturalisation ou dont la demande a été rejetée, devront être remplacés.

Le Gouvernement a répondu « que, dans les rares nominations qui ont été faites » au Département des Travaux Publics depuis plusieurs années, on s'est particulièrement appliqué à constater l'indigénat des candidats; qu'aucun étranger » n'a été nommé. »

La 2^e section a critiqué la réunion en un seul article des traitements de fonctionnaires appartenant à trois administrations différentes.

Le Gouvernement a répondu :

« En réunissant en un seul chiffre au budget les trois crédits affectés à la direction générale des ponts et chaussées et des mines, à la direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes et au secrétariat général, on n'a fait que se conformer aux précédents adoptés dans tous les budgets ministériels.

» Ces trois subdivisions du crédit n'en doivent pas moins être indiquées, afin, » comme le fait pressentir la 2^e section, de pouvoir se rendre compte de la dépense » afférente aux divers services.

» Aussi, cette subdivision sera-t-elle indiquée à l'avenir par trois lettres dans le » tableau des développements. »

La 3^e section remarque que le chiffre voté aux budgets de 1881 et 1882, pour traitement du personnel du chemin de fer, a été de 1,118,239 francs, et que d'après le projet de budget de 1883, il serait de 1,181,139 francs; d'où il résulte que le crédit demandé pour le traitement des fonctionnaires et employés, tant de l'administration centrale que des services d'exécution des chemins de fer, présente une augmentation de 59,900 francs. La section ne peut pas admettre la raison alléguée à la page 59 de la note préliminaire, pour justifier cette augmentation, à savoir la nécessité de régulariser la position d'un certain nombre d'agents qui ont les attributions de l'employé et qui cependant sont payés sur états de salaires comme ouvriers. La section est d'avis que le nombre des fonctionnaires et employés à l'administration centrale et dans quelques branches des services d'exécution, est trop considérable, et que la simplification des rouages de l'administration doit être portée beaucoup plus loin; elle croit qu'en présence de cette nécessité qui est beaucoup plus puissante que celle invoquée par le Gouvernement, il est impossible de songer à faire des nominations nouvelles, si ce n'est dans des cas tout à fait exceptionnels.

Cet extrait du procès-verbal de la 3^e section a été communiqué à M. le Ministre, qui a répété ce qu'il avait déjà dit antérieurement, qu'en ce qui concerne le chemin de fer, les postes et les télégraphes, le budget pour 1883 présente, sur celui de 1882, une économie de 20,000 francs, portant exclusivement sur le personnel d'employés.

Il a répondu ce qui suit à l'observation relative au transfert de 45,900 francs :

« Quant au transfert de la somme de 45,900 francs, de l'article « Salaires, » » sur l'article « Traitements, » il ne peut être considéré comme une dépense » nouvelle, puisqu'il s'agit simplement de déplacer une portion de crédit d'un » article sur un autre, dans un but de régularité. (Voir, du reste, la réponse » donnée plus loin à l'art. 56 du budget.)

» Les nominations auxquelles il est fait allusion sont de simples régularisations
» ne devant pas donner lieu à une dépense nouvelle.

» Si la pensée de la 3^e section est de pourvoir à ces régularisations sans
» transfert, je dois déclarer qu'il est impossible de s'engager dans cette voie plus
» loin que je ne l'ai fait.

» L'état ci-joint atteste que, depuis 1850, il a été régularisé pour une somme
» de 53,740 francs d'agents portés de *salaires* sur *traitements*, au moyen d'éco-
» nomies réalisées sur le fonds des traitements.

» Quant à l'observation qui présente le personnel comme excédant les besoins
» du service, la nécessité dans laquelle s'est trouvée l'administration de recourir à
» des agents salariés pour faire un travail de commis, est à elle seule une preuve
» que cette appréciation est au moins exagérée.

» Si l'on veut se convaincre que le nombre d'employés *nommés* est réduit
» depuis 1847, malgré la grande extension du service en général, que l'on veuille
» bien consulter les chiffres ci-après, qui résument les mutations survenues dans
» le personnel, depuis le 1^{er} janvier 1848 jusqu'au 1^{er} juillet 1852 :

» Décès	58
» Démissions	55
» Congés sans solde	14
» Disponibilités	117
	244

» Dont à déduire :

» Nominations nouvelles comprenant les surnuméraires et les agents	
» sur salaires régularisés	78
» Rappels à l'activité	18
	96
» Reste en moins au 1 ^{er} juillet 1852	148

» Quant aux agents irréguliers, la plus grande partie étaient déjà en fonctions
» au 1^{er} janvier 1848, et l'on remarquera que le nombre de ceux admis depuis
» cette époque est loin d'atteindre le chiffre de 148. En effet, il n'est que de 30.

» Il n'est pas dans ma pensée, toutefois, de prétendre qu'il n'y ait plus rien à
» faire pour arriver à des simplifications plus grandes; mais c'est là l'œuvre du
» temps et l'on ne doit pas perdre de vue que les économies à résulter de ces
» simplifications servent et devront servir, dans l'avenir, à pourvoir à l'augmenta-
» tion de travail qui est la conséquence, pour tous les services, de l'extension
» continue des transports.

» On ne doit point surtout perdre de vue que la plupart des agents de l'admi-
» nistration, et notamment les chefs de station, les commis aux marchandises, les
» facteurs des postes, etc., étaient si peu rétribués que les membres de la Législa-
» ture eux-mêmes réclamaient en leur faveur une amélioration de position.

» C'est ainsi, pour ne citer qu'un exemple, qu'en 1850 encore, le chef de la
» station d'Anvers, qui commandait à un personnel de plus de deux cents agents
» et ouvriers, qui effectuait une recette d'environ deux millions, ne jouissait que
» d'un traitement de 2,400 francs par an.

» Il en était de même pour les importantes stations de Bruxelles (Midi), Gand, Liège, Verviers, Braine-le-Comte, etc.

» Ces positions ont été améliorées depuis : le chef de la station d'Anvers, entre autres, jouit actuellement d'un traitement de 3,500 francs, sans aucune autre rémunération quelconque. C'est le *maximum* de traitement dont jouissent les chefs des plus importantes stations.

» Ce traitement est-il trop élevé?

» Que l'on juge ce qu'il serait s'il était basé sur une remise proportionnelle à la recette, comme cela a lieu dans l'administration des Finances.

» La position des commis et autres agents inférieurs a été améliorée. Des sommes considérables y ont été consacrées depuis 1849, par mon honorable prédécesseur et par moi, et cependant on peut apprécier par l'état général du personnel, s'il y a exagération dans les traitements de ces agents. »

Ces considérations ne répondent pas aux remarques de la 5^e section.

La 5^e section dit : « Les dépenses de l'administration centrale sont trop fortes ; cette administration est trop nombreuse et trop dispendieuse. » Il n'est pas répondu à ces remarques.

Elle dit encore que, dans *quelques branches des services d'exécution*, le nombre des employés est trop grand. Il est clair que la 5^e section avait en vue les services des voies, de la locomotion et de l'arsenal, et nullement ceux du trafic et du mouvement. Or, la note de M. le Ministre s'applique uniquement à ces derniers services. Pour ne pas mettre en débat une chose sur laquelle on est d'accord, le rapporteur de la 5^e section déclare que le personnel du service dans les stations, loin d'être trop nombreux, ne l'est pas assez ; que le personnel du service des trains est insuffisant ; que l'on a bien fait de mieux rétribuer quelques chefs de station et les commis aux marchandises. Ce point écarté, l'observation de la 5^e section reste tout entière.

La section centrale est d'accord avec la 5^e section que le personnel de l'administration centrale est trop nombreux. On a augmenté considérablement cette administration et on a amoindri les services d'exécution, de sorte que l'on a fait précisément le contraire de ce que la raison et la nature particulière d'une telle entreprise exigent.

La section centrale met sous les yeux ^{de} la Chambre une liste, par direction et par bureau, du personnel de l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes.

Cette administration se compose de :

- 1 directeur général ;
 - 2 inspecteurs généraux ;
 - 3 directeurs ;
 - 4 inspecteurs ;
 - 6 sous-inspecteurs ;
 - 9 chefs de bureau ;
 - 7 commis-chefs ;
 - 144 commis.
- (Voir l'annexe A.)

Un membre a fait connaître la composition des administrations centrales de quelques chemins de fer étrangers exploités par l'État.

Dans le royaume de Saxe, l'administration des chemins de fer ressortit au Département des Finances, lequel est divisé en trois directions. Une de ces directions porte la dénomination de « Division des travaux publics et des moyens de communication ; » les chemins de fer de l'État sont du ressort de cette direction.

Son personnel est composé de :

- 1 directeur ;
- 3 conseillers ;
- 1 référendaire ;
- 1 conseiller technique.

Deux de ces conseillers sont chargés de tout ce qui concerne l'administration des travaux publics proprement dits, y compris la construction des chemins de fer. Le troisième a dans ses attributions l'administration des chemins de fer et des postes.

Le directeur concourt à l'expédition de toutes les affaires, mais prend une part plus spéciale à l'administration des chemins de fer.

Le conseiller technique (ingénieur) a dans ses attributions toutes les questions d'art qui, dans des cas spéciaux et importants, sont en outre soumises à l'avis d'une commission composée d'ingénieurs de l'État, de professeurs de l'école des arts et métiers, etc.

Trois directions sont chargées, sous l'autorité du Ministère, de l'exploitation des chemins de fer.

Une de ces directions — pour la ligne saxo-bavaroise — a son siège à Leipzig ; la 2^e est établie à Chemnitz — pour la ligne de Chemnitz-Risa ; la 3^e — pour les chemins de fer saxo-bohémien et saxo-silésien — a son siège à Dresde. Le nombre total des directeurs pour toutes les branches du service est de six. Un des trois directeurs des chemins de fer saxo-bohémien et saxo-silésien (M. le baron de Weber) a la haute direction du service des machines sur toutes les lignes.

Les directeurs ont une initiative et des pouvoirs très-étendus et sont responsables de la marche des services.

Le directeur unique du chemin de fer de Leipzig à Hof est assisté de deux conseillers pris parmi les négociants notables de Leipzig.

En Prusse, l'administration des chemins de fer en général rentre dans les attributions du Ministre du Commerce. Une direction spéciale, à la tête de laquelle se trouve M. Mellin, est chargée de la haute surveillance et de l'administration supérieure de ce service et se compose d'un personnel très-peu nombreux ; elle ne comprend pas plus d'une vingtaine d'employés et commis. Une grande latitude est laissée à la direction de l'exploitation des chemins de fer de l'État. Le Ministre ne se réserve que les affaires les plus importantes ; telles sont la solution des questions de principe, la fixation du budget, l'approbation des adjudications et des contrats, la fixation des tarifs, celle des trains, la nomination, sur la proposition de la direction de l'exploitation, des employés dont le traitement excède 4,500 francs, etc. La direction se meut librement dans les limites du budget et des règlements. Elle est généralement composée de trois ou de quatre membres qui traitent les affaires importantes en conseil. Au grand chemin de fer de l'Est,

le nombre des directeurs est de quatre ; à celui de la Basse-Silésie (Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn) il y en a trois qui se partagent entre eux le travail des différents services. L'examen de sa comptabilité se fait par la Chambre des Comptes (Oberrechnungskammer).

Dans le royaume de Wurtemberg, l'administration des chemins de fer ressortit au Département des Finances. Il y a une commission centrale des chemins de fer composée de :

- 1 conseiller supérieur des finances, président ;
- 1 ingénieur en chef (Oberbaurath) chargé de la partie technique ;
- 1 ingénieur en chef pour les travaux des voies ; il est en même temps membre de la section des travaux publics ;
- 1 conseiller des finances et 2 assesseurs chargés de la partie administrative ;
- 1 négociant est adjoint à la commission. Ce membre est actuellement M. Seybold, consul de Belgique.

Le reste du personnel de la commission se compose de : 1 caissier ; 1 employé à l'enregistrement ; 1 reviseur ; 1 géomètre ; 2 secrétaires ; 1 contrôleur ; 15 employés divers.

Il y a en outre 5 fonctionnaires chargés de tout ce qui concerne les travaux des chemins de fer en construction.

Dans le grand duché de Bade et en Bavière, on suit un système différent : les chemins de fer y ont été divisés par districts ou par parties de ligne ayant chacune sa direction d'exploitation spéciale. L'administration se centralise au ministère.

La direction générale des moyens de transports en Bavière (general Direktion der K. Verkehrs-Anstalten) ayant dans ses attributions les postes, les chemins de fer et la navigation à vapeur sur le Danube, et à la tête de laquelle se trouve M. le baron de Brück, homme aussi énergique que capable, se compose de :

- 1 directeur ;
- 8 conseillers ;
- 3 assesseurs ;
- 2 secrétaires ;
- 1 caissier ;
- 1 contrôleur ;
- 1 officiant ;
- 12 employés à la comptabilité ;
- 4 commis principaux (Registratoren et Kanzlisten).

Il y a, en outre, quelques commis aux écritures qui ne sont pas considérés comme employés de l'État.

Le personnel de chaque division postale se compose du directeur des postes qui a la surveillance supérieure, de l'inspecteur du trafic, de l'ingénieur de la ligne, du mécanicien, du caissier du district, d'un ou plusieurs caissiers spéciaux et d'un certain nombre de commis. L'inspecteur du trafic est responsable de la marche de toutes les branches du service. Tout le personnel est placé sous ses ordres. L'inspecteur du trafic est en quelque sorte un directeur unique, un chef de service pour toutes les branches.

Il a été rendu compte, dans le rapport sur le budget de 1852, de l'organisation de l'administration des chemins de fer dans le grand-duché de Bade (*).

La Chambre verra par cet exposé que, dans aucun pays, l'administration centrale des chemins de fer n'a pris l'extension monstrueuse qu'on lui a donnée en Belgique.

On a fait, dans la section centrale, la remarque que les arrêtés de réorganisation du 1^{er} mars 1852 ne règlent pas la composition des cadres, d'où il suit que cette composition est entièrement livrée à l'arbitraire. Il a été cité des exemples des inconvénients que présente l'absence de dispositions régulatrices à cet égard. On a signalé aussi comme un mal le défaut de fixité dans l'application des arrêtés organiques et les modifications fréquentes qu'on leur fait subir. On a cité, comme exemples, la violation de l'art. 4 de l'arrêté du 1^{er} mars sur l'organisation des services d'exécution dans un arrêté rendu le 15 du même mois, l'organisation récente d'un nouveau service des bâtiments et le rétablissement du service du coke.

Ces faits pourraient faire naître le soupçon que l'on ne se détache pas toujours assez de préoccupations individuelles.

Les dépenses faites, en 1851, sur l'art. 2, s'élèvent à fr. 294,374-79.

Cette somme se répartit comme suit :

Cabinet du Ministre	fr. 8,249 97
Secrétariat général	60,466 78
Administration des ponts et chaussées	98,524 85
Administration des chemins de fer, postes et télégraphes.	<u>127,135 21</u>

D'après une note fournie à la section centrale, le traitement, au 1^{er} novembre 1852, des fonctionnaires et employés du cabinet du Ministre et du secrétariat général, s'élevait à fr. 68,900 00

Celui du personnel de l'administration centrale des ponts et chaussées et des mines était de 103,400 00

Le personnel de l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes coûtait 362,000 00

Le traitement des gens de service s'élevait à 18,500 00

Total fr. 549,800 00

Il est demandé au budget une somme de 526,610 francs.

La section centrale, sous réserve des observations mentionnées ci-dessus, adopte l'article.

(*) Un arrêté ministériel du 8 novembre 1851 a porté quelques modifications à cette organisation : l'entretien et l'inspection technique de la voie, l'administration des magasins et le service des machines ne rentrent plus dans les attributions des directions de district ; on les a érigés en services spéciaux. Cette innovation donne lieu à des frottements. Les chefs des districts (Eisenbahnaemter) auraient dû rester ce qu'ils étaient auparavant, des chefs uniques pour toutes les branches du service, ou bien il aurait fallu adopter le système de la division complète, c'est-à-dire centraliser chaque service dans une main.

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale,* fr. 27,600 00

La 3^e section a fait l'observation suivante :

« La section pense qu'il existe encore des abus dans le mode dont sont accordés les indemnités de déplacement des agents de l'administration centrale, en ce sens qu'elles excèdent le remboursement rigoureux des dépenses de service. Elle croit que le taux de 13 et 12 francs qui a servi de base pour fixer le *maximum* de frais de déplacement et de séjour pour les tournées sur le chemin de fer des inspecteurs, est trop élevé.

« Le déplacement est au surplus une condition inhérente au service essentiellement actif de ces agents et il y aurait lieu d'examiner s'il ne vaudrait pas mieux augmenter leur traitement, s'il est trop faible, que de leur accorder un traitement supplémentaire sous la forme moins franche d'indemnités pour dépenses qui n'ont pas été déboursées, et de borner les indemnités de déplacement aux fonctionnaires astreints à des déplacements par suite de missions spéciales? »

Le Gouvernement a répondu :

« Le mode de remboursements des frais de déplacement des fonctionnaires ressortissant au Département des Travaux Publics est en tous points conforme à celui qui est suivi, depuis nombre d'années, par les autres administrations de l'État, notamment par le département des Finances, et quoique les premiers soient astreints à des déplacements très-nombreux, ils ne peuvent pas dépasser un *maximum* annuel supérieur à celui alloué à des fonctionnaires de même rang dans les autres administrations.

« La raison qui a fait prévaloir ce système d'une manière générale, c'est que, parmi des fonctionnaires du même grade il en est qui sont assujettis à un nombre de déplacements beaucoup plus considérable que leurs collègues. Si donc leur traitement comprenait ces frais, il en résulterait souvent une inégalité de rétribution qui serait en sens inverse des dépenses de service. »

Il résulte d'une note fournie en réponse à une question posée par la 3^e section que les dépenses pour déplacements et missions à l'étranger se sont élevées, en 1851, à fr. 20,249-79 dont fr. 14,379-89 pour déplacements à l'intérieur et fr. 5,864-90 pour missions à l'étranger.

La section centrale recommande plus de sévérité dans le remboursement des frais de route.

Elle adopte l'article.

ART. 4. *Salaire des hommes de peine* fr. 24,400 00

Cet article ne figure pas au budget de 1852. L'allocation se compose de deux transferts, à savoir 8,000 francs de l'art. 2 et 16,400 francs de l'art. 60 du budget de 1852. Elle sert à payer des ouvriers timbreurs, relieurs, emballeurs, lithographes, pressiers, lampistes, commissionnaires, recureuses, hommes de peine, etc.

La somme exigée, en 1851, et prise sur l'art. 2, s'est élevée à fr. 7,563-20.

Celle prise sur l'art. 56 du même budget a été de fr. 17,460-40.

La section centrale adopte.

ART. 5. *Matériel. — Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses* fr. 50,000 00

Il y a une augmentation de 10,000 francs provenant d'un transfert de l'art. 71 du budget de 1852.

La note suivante a été fournie par l'administration.

« Les dépenses, pour l'exercice 1851, qui ont été liquidées sur	
» l'art. 4, s'élèvent à	fr. 59,996 90
» Elles se répartissent comme suit :	
» 1° Pour impressions	fr. 8,215 49
» 2° Pour papier et autre matériel de bureau	4,460 18
» 3° Pour reliures	1,545 45
» 4° Pour chauffage et éclairage	13,611 69
» 5° Pour achat de livres, cartes, instruments et abonnements	
» aux journaux.	3,713 27
» 6° Pour publication de documents statistiques	»
» 7° Pour achat et réparations de meubles, menuiserie et ser-	
» rurerie.	3,963 58
» 8° Pour dépenses diverses	2,685 24
» Total égal	fr. 59,996 90

» Antérieurement à la réorganisation des administrations centrales du Ministère des Travaux Publics, le crédit pour matériel s'élevait à 32,266 francs.

» Une somme de 10,234 francs fut transférée du chapitre *Chemin de fer* à l'article *Matériel* du Département, en vue de pourvoir exclusivement aux dépenses de la direction générale du chemin de fer (voir les développements du budget de l'exercice 1849).

» Le projet de budget pour 1853 porte un autre transfert de 10,000 francs, pour satisfaire aux besoins nouveaux résultant de la centralisation, au Département, du service de direction et de contrôle des postes.

» On peut donc fixer à 20,000 francs, la dépense de matériel afférente à l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes. Les 30,000 francs restants sont destinés à faire face aux mêmes dépenses en ce qui concerne l'hôtel et le cabinet du Ministre, le secrétariat général et l'administration des ponts et chaussées et des mines. »

La section centrale demande s'il est juste de mettre à la charge de l'administration des postes, une somme de 10,000 francs pour sa part dans les dépenses occasionnées par la centralisation au Département. Cette part lui paraît trop forte.

La section centrale adopte le chiffre.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS, ETC.

PREMIÈRE SECTION.

Ponts et chaussées.

ART. 6. *Entretien ordinaire et amélioration des routes, construction de routes nouvelles, études de projets, etc. . . fr. 2,577,458*

La 1^{re} et la 2^e section ont adopté sans observation.

La 3^e section a demandé un état des routes construites, en construction et à construire, indiquant la part contributive dans la dépense des localités intéressées.

Cette demande a été transmise au Gouvernement, qui a communiqué à la section centrale un tableau de toutes les routes construites ou en voie de construction depuis 1830 jusques et y compris 1852. Ce tableau sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

Pour ce qui concerne les routes à construire et la part contributive des localités intéressées, le Gouvernement a déclaré ne pouvoir fournir aucun renseignement positif. Il s'est référé aux considérations émises à cet égard à l'occasion du budget de 1852. « Il serait, d'après le Gouvernement, de toute impossibilité de désigner » à l'avance les communications qui devront être entreprises au moyen de la » somme présumée disponible pour constructions de routes, leur exécution dépendant absolument, non-seulement du degré d'avancement auquel sont arrivées » les études et l'instruction des projets, mais aussi de la conclusion définitive » des arrangements avec les provinces, les communes et les particuliers intéressés » relativement à leur part d'intervention. »

La 4^e section ayant émis le vœu qu'un projet de loi sur la classification des routes, en exécution du décret du Congrès national du 6 mars 1831, soit très-prochainement présenté à la Législature, le Gouvernement a fait connaître qu'il ne pourra présenter ce projet que lorsque toutes les lignes de chemins de fer entreprises dans le pays, tant aux frais de l'État que par voie de concession, seront complètement terminées et que les tracés de celles qui sont encore en projet, auront été irrévocablement arrêtés, puisque c'est la voie ferrée qui doit servir de base à la classification des routes pavées. Il a ajouté cependant que le Département des Travaux Publics a dès à présent recueilli les renseignements et les éléments nécessaires à la rédaction de ce travail.

La 4^e section a discuté la possibilité de substituer aux ponts à bascule un autre mode de vérifier le poids des voitures circulant sur les routes de l'État.

Le Gouvernement, à qui cette question a été soumise, a fait connaître à la section centrale qu'à son avis les divers moyens que l'on a cherché à utiliser pour déterminer le poids des voitures, sans recourir à des pesées, présentent des inconvénients et des difficultés qui ne permettent pas de renoncer complètement aux ponts à bascule. Il a ajouté toutefois que, depuis bien longtemps, il n'a plus été établi d'engins de cette espèce; que le nombre de ceux qui existaient il y a quel-

ques années a été successivement réduit de 21 à 15, que d'autres suppressions pourront probablement avoir lieu par la suite.

La 5^e section avait fait remarquer que, dans plusieurs provinces, les routes sont mal entretenues. Certaines routes, disait-elle, étant moins fatiguées aujourd'hui qu'avant l'établissement du chemin de fer et leur état de viabilité étant moins satisfaisant qu'autrefois, il en résulte ou que les baux ne sont pas rigoureusement exécutés ou que l'on paie trop cher les réparations effectuées.

Le Gouvernement a répondu de la manière suivante à cette observation :

« Les rapports périodiques des ingénieurs en chef signalent les routes 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, ou construites dans des conditions exceptionnelles, ne se trouvent » pas dans la même situation, la cause doit en être attribuée : 1^o à la circulation » immense qui a lieu par ces communications, et qui ne permet pas de les main- » tenir dans un état complètement satisfaisant, malgré les soins dont elles sont » l'objet et les sommes considérables que l'on y affecte chaque année ; 2^o en ce que » plusieurs parties de routes se trouvent établies sur un sol humide et mouvant, » qui rend leur entretien des plus difficiles et fort coûteux. »

« Le seul remède à appliquer aux parties de chaussées empierrées sur lesquelles » la circulation est extraordinaire, c'est de convertir ces chaussées en pavage : » mais ce moyen, qui exige l'emploi de sommes considérables, ne saurait être mis » en pratique que successivement et au fur et à mesure que les ressources le » permettent. Déjà plus de 300,000 francs ont été affectés à des améliora- » tions de l'espèce, et l'on doit encore y consacrer, prochainement, environ » 150,000 francs.

« Comme le Département des Travaux Publics n'a été saisi d'aucune plainte » officielle sur le mauvais état d'entretien de quelques routes, l'on aurait désiré » connaître spécialement les communications que l'on dit se trouver dans cet état, » afin de pouvoir en faire l'objet de renseignements précis.

« Ce que l'on peut affirmer, c'est que les clauses et conditions du bail d'entre- » tien des routes sont exécutées partout avec une grande sévérité, et les nom- » breuses résiliations qui viennent d'avoir lieu, prouvent, à suffisance, que les » prix d'entretien ne sont nullement trop élevés »

La section centrale a examiné, à son tour, la question de la suppression des ponts à bascule soulevée par la 4^e section.

Il a été dit qu'il résulte de la réponse faite par le Gouvernement que la suppression totale peut se faire sans inconvénient, puisque la suppression partielle n'a pas eu de suites fâcheuses pour la viabilité des routes, qui n'est point différente là où les pesées se font et là où elles ne se font plus ; que la suppression partielle donne lieu à une inégalité qu'il importe de faire cesser ; que le cubage suffit, pourvu que l'on tienne la main à l'exécution des dispositions légales relativement à la largeur des jantes et à la longueur des essieux.

Par suite de ces considérations, la section centrale a émis l'avis qu'il convient de supprimer successivement les ponts à bascule encore existants.

Quant à l'observation faite par la 5^e section sur l'état d'entretien des routes

dans certaines provinces, un membre a dit que cette observation s'appliquait à diverses routes dans plusieurs provinces et notamment à la section de Tirlemont à Saint-Trond de la route de Bruxelles à la frontière de Prusse, où les pavés employés sont de mauvaise qualité, mal équarris, vacillant sous le poids des roues des voitures lourdement chargées. Elle s'appliquait encore aux routes dans l'arrondissement de Charleroi où les accotements et la chaussée elle-même sont réparés tardivement et avec peu de soin. Quant aux chaussées construites en empierrement, ce membre pense qu'on a tort de les condamner. Les chaussées empierrées, bien construites, bien drainées, bien entretenues, présentent toute la solidité qu'on peut désirer. Il croit que, sur plusieurs chaussées, on emploie pour les rechargements des pierres d'un cube trop considérable et il n'admet pas qu'un sol humide soit un motif suffisant pour convertir cette espèce de chaussées en pavage; la science indique des moyens moins dispendieux de maintenir ces routes en bon état.

L'article est adopté.

ART. 7. *Plantations des routes, etc.* fr. 41,200

La 1^{re}, la 4^e et la 6^e sections ont adopté l'article, sans observation.

Dans la 6^e section, l'opinion a été émise que les plantations sont nuisibles aux routes et peu productives.

Le Gouvernement a répondu à cette observation que les plantations des routes ne sont pas seulement un ornement, mais qu'elles sont absolument nécessaires dans beaucoup d'endroits, notamment dans les Ardennes et le long des forts remblais, où leur existence a bien souvent écarté des dangers, surtout en temps de neiges.

Quant au produit des plantations, il a rappelé que différentes ventes d'arbres ont rapporté des sommes notables qui se sont élevées, pendant une seule année, à plus de 80,000 francs.

La 3^e section a demandé le relevé général des dépenses faites pour travaux de plantations, depuis 1850 jusqu'à 1852, sur les diverses routes de l'État. Ce tableau est annexé à ce rapport sous le *littera B*.

La 5^e section est d'avis que le système d'élagage Stephens est définitivement condamné et qu'il ne faut pas hésiter à l'abandonner. Elle a cru devoir observer que, nonobstant la déclaration formelle de M. le Ministre, dans la dernière session, que des ordres avaient été donnés pour que les élagages fussent dorénavant effectués selon l'ancienne méthode en usage dans chaque province, le mode Stephens a continué à être appliqué.

M. le Ministre a répondu à ces observations dans les termes suivants :

« L'on ne peut que répéter ici ce qui a été dit à l'occasion du budget de 1852,
 » que des instructions positives ont été données à l'administration des ponts et
 » chaussées pour que les élagages soient effectués selon l'ancienne méthode en
 » usage dans chaque province; et si quelques élagages ont encore eu lieu suivant
 » le procédé Stephens, ce n'a pu être que sur quelques parties de routes et sur un
 » nombre d'arbres fort restreint, afin de continuer les expériences contradictoires
 » commencées il y a quelques années; car, ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, ces

» expériences ne sont pas complètes et doivent, suivant l'opinion généralement
 » exprimée par les commissions et comices agricoles et les hommes compétents,
 » subir l'épreuve du temps. »

La 5^e section voudrait que l'État renonçât à l'exploitation de pépinières.

M. le Ministre a exposé en ces termes les raisons pour continuer cette exploitation :

« Le terrain que la pépinière de Laeken occupe, et qui est d'une contenance
 » d'environ 7 hectares et demi, est loué par l'État pour un bail de 18 ans, qui a
 » pris cours le 1^{er} décembre 1841, et finit à la fin de 1859 : le prix annuel
 » en est de 1,200 francs.

» Bien que le contrat stipule la faculté de renonciation de la part du Gouverne-
 » ment, tous les trois ans, il est cependant de l'intérêt de celui-ci de ne pas user
 » de cette faculté, par le motif que le terrain se trouve aujourd'hui convena-
 » blement approprié à sa destination et que la pépinière renferme plus de
 » 150,000 sujets, de différentes essences, propres à être plantés successivement
 » sur les routes, et dont il faut tirer profit autant que possible.

» L'on doit faire remarquer, d'ailleurs, que les sujets de la pépinière de Laeken
 » n'ont été employés, jusqu'ici, que sur quelques routes des provinces de Brabant,
 » d'Anvers et de Limbourg, et en nombre restreint dans celle de Liège ; en sorte
 » que les fournitures d'arbres ont été abandonnées, dans toutes les autres pro-
 » vinces, à l'industrie privée.

» L'on peut évaluer, terme moyen, à 12,000 le nombre de sujets que fournit,
 » chaque année, la pépinière de Laeken. Ces 12,000 plants, en ne les comptant
 » qu'à 40 centimes pièce, donnent un produit de 4,800 francs, tandis que tous les
 » frais quelconques ne s'élèvent guère, chaque année, à plus de 3,000 francs,
 » donc bénéfice 1,800 francs ou 60 p. %; s'il fallait s'adresser à l'industrie
 » privée, les 12,000 arbres coûteraient à l'État, à raison du prix moyen de
 » 80 centimes l'un, la somme de 9,600 francs.

» Au surplus, d'ici à la fin du bail, l'on aura le temps d'examiner s'il y a lieu
 » d'abandonner l'exploitation de la pépinière. »

Des membres de la section centrale ont pensé que les motifs invoqués par le Gouvernement pour continuer l'exploitation de la pépinière de Laeken sont peu fondés et qu'il vaudrait mieux avoir recours à l'industrie privée.

En ce qui concerne l'élagage, il a été observé, au sein de la section centrale, que le mode Stephens a continué à être mis en pratique sur les plantations de la route de Wavre à Namur.

Des membres ont pensé que, si l'expérience doit être continuée, elle ne doit l'être que sur un nombre d'arbres très-restreint et non sur de grandes parties de routes.

L'article est adopté.

DEUXIÈME SECTION.

Bâtiments civils.

ART. 8. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État :*

Charge ordinaire	fr. 90,000 00
Charge extraordinaire.	60,000 00

Cet article présente une augmentation de 60,000 francs applicable à des travaux de construction, d'amélioration et d'extension.

Le Gouvernement justifie la demande de ce crédit, dans les termes suivants, en répondant à une question posée par la 1^{re} section :

« Il a été reconnu qu'indépendamment de l'entretien ordinaire des bâtiments
» civils, qui sont aujourd'hui au nombre de 33, plusieurs de ces propriétés récla-
» maient impérieusement l'exécution de travaux de construction et d'amélioration,
» soit pour les rendre propres à leur destination, soit pour les amener à un état
» normal d'entretien; but qui n'a pu encore être atteint jusqu'ici, au moyen des
» allocations ordinaires du budget.

« On a donc fait constater, par les ingénieurs en chef dans les provinces, les
» besoins réels de chacun des bâtiments civils qui s'y trouvent situés, et c'est ce
» qui a donné lieu au travail mentionné à la page 9 § B du budget, qui accuse
» une dépense totale de 195,000 francs; mais comme on n'a pas voulu surcharger
» le budget d'un seul exercice, et que d'ailleurs les dépenses proposées pour-
» ront, sans inconvénient, être réparties sur plusieurs années, l'on s'est borné à
» proposer, pour l'exercice 1855, une première allocation extraordinaire de
» 60,000 francs qui sera affectée aux améliorations les plus indispensables, et
» notamment aux propriétés de l'État qui renferment des collections précieuses
» et d'une valeur considérable, telles que les musées, l'Observatoire royal, etc.

« D'ailleurs, ainsi qu'on l'a déjà dit, ces dépenses ne seront pas infructueuses,
» car elles auront évidemment pour résultat d'augmenter la valeur des propriétés
» auxquelles elles auront été consacrées et de diminuer les dépenses annuelles
» d'entretien ordinaire. »

Les 2^e, 3^e et 5^e sections ont adopté l'article, sans observation; la 4^e l'a adopté sous la réserve de la justification de la demande du crédit; la 1^{re} s'est abstenue.

Le relevé général des travaux, demandé par la 4^e section, se trouve à la fin de ce rapport, annexe C.

La 6^e section voudrait qu'on tirât parti des hôtels, rue de la Loi. Il lui a été répondu que ces hôtels sont occupés, l'un par la direction générale des ponts et chaussées et des mines, l'autre par différents bureaux du Département des Finances.

La section centrale fait observer que si ces hôtels sont occupés par quelques bureaux, ils n'ont pas reçu la destination que les Chambres s'étaient proposé de leur donner en autorisant leur acquisition. La demande de la 6^e section n'a

qu'un but, c'est que ces bâtiments soient rendus propres à cette destination ; la section centrale se rallie à cette demande.

La 6^e section a demandé d'après quel mode sont adjugés l'entretien et la réparation des palais, hôtels, etc. Il a été répondu que les travaux de toute nature font l'objet d'adjudications publiques dans chacune des provinces. La section centrale a voulu savoir, à son tour, s'ils sont adjugés en masse, sans distinction de nature de travaux, à un seul entrepreneur.

Le Gouvernement a répondu ce qui suit :

« Les travaux de toute nature à effectuer aux bâtiments civils sont, en général, adjugés publiquement *en masse*, à un seul entrepreneur, dans chacune des provinces.

» Toutefois, l'on croit devoir faire remarquer, de nouveau, que l'entretien des vingt-six bâtiments qui se trouvent dans la capitale et aux environs, est divisé en deux entreprises distinctes : la première est relative aux toitures, gouttières, etc., et constitue un forfait absolu ; la seconde comprend tous les autres travaux qui sont payés d'après un bordereau joint au cahier des charges. »

La section centrale pense qu'il serait plus avantageux de diviser les adjudications d'après les diverses espèces de travaux à exécuter.

L'article est adopté.

TROISIÈME SECTION.

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

CANAL DE GAND AU SAS DE GAND.

ART. 9. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 27,400 00
Id. extraordinaire	2,950 00

Cet article présente une diminution de 5,998 francs sur le crédit alloué au budget de 1852.

La 3^e section a demandé que les péages perçus sur les voies navigables administrées par l'État, soient régularisés d'une manière uniforme.

La section centrale n'a pas cru devoir examiner cette question qui sera traitée avec plus d'opportunité à l'occasion de la discussion du budget des voies et moyens ; mais elle a communiqué la demande de la 3^e section à M. le Ministre qui a déclaré que, dans son opinion, le moment n'est pas encore venu de saisir la Législature d'une proposition qui aurait pour but une réforme complète des tarifs aujourd'hui en vigueur. Il a appuyé cette déclaration des considérations suivantes :

« Abandonner tout d'un coup le système aujourd'hui en vigueur, système dont le Gouvernement actuel n'est pas l'auteur, adopter un tarif par tonne et par lieue de parcours, rendre ainsi à chacun les avantages de sa position naturelle,

» ce serait, sans aucun doute, apporter les plus grandes perturbations, non-seule-
 » ment dans les relations commerciales existantes, mais encore dans l'économie
 » de nos budgets, ainsi que l'on peut s'en convaincre si l'on remarque que les
 » péages des rivières et canaux administrés par l'État figurent pour une somme
 » de 2,903,000 francs dans le budget des voies et moyens de 1831.

» Ce n'est pas à dire pour cela que, dans la pensée du Département des Travaux
 » Publics, il n'y ait rien à faire au sujet de l'importante question des péages.

» Ce Département s'est demandé si, en attendant qu'une réforme complète
 » puisse être opérée, ce ne serait pas déjà faire une chose utile au commerce et
 » simplifier une des branches importantes des recettes que d'appliquer sur les
 » diverses voies navigables administrées par l'État un mode uniforme de percep-
 » tion des péages.

» C'est en se plaçant à ce point de vue que, par une circulaire du 16 décem-
 » bre 1831, ce Département a chargé les gouverneurs des provinces de soumettre
 » la question aux chambres de commerce intéressées ainsi qu'aux fonctionnaires
 » supérieurs de l'administration des ponts et chaussées, pendant que, de son côté,
 » le Département des Finances la soumettrait aux fonctionnaires supérieurs de
 » l'enregistrement et des domaines.

» L'instruction administrative prescrite est aujourd'hui en grande partie ter-
 » minée, mais la solution de la question n'en demeure pas moins entourée de
 » nombreuses et graves difficultés.

» Pour ne signaler que l'une de ces difficultés, il suffira de rappeler ici qu'aux
 » termes du traité du 3 novembre 1842, le tarif de la Meuse de même que les
 » tarifs et les réglemens de navigation applicables aux canaux de Maestricht à
 » Bois-le-Duc et de Gand à Terneuzen ne peuvent être révisés que d'un commun
 » accord avec le gouvernement des Pays-Bas. Le problème à résoudre n'en con-
 » tinuera pas moins de faire l'objet des études approfondies et des soins assidus
 » du Département des Travaux Publics. »

La section centrale adopte l'article.

CANAL DE MAESTRICHT A BOIS LE DUC.

ART. 10. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire.	fr.	12,585 00
Id. extraordinaire		13,700 00

La note préliminaire donne des explications sur l'augmentation que présente cet article.

Il a été adopté par les sections et par la section centrale.

ART. 11. *Construction d'un pont-tournant à Rothem, en remplace- cement du bac de passage (2^e moitié).*

fr. 8,800 00

ART. 12. *Remplacement du pont-levis de Boorsheim par un pont- tournant (2^e moitié)*

fr. 8,800 00

M. le Ministre a demandé, à ces deux articles, une augmentation de crédit. Il a donné les motifs suivants à l'appui de sa demande :

« L'art. 10 du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1852, alloue au Gouvernement un crédit de 8,800 francs pour la 1^{re} moitié des frais de construction d'un pont-tournant à Rothem, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, en remplacement du bac de passage existant en cet endroit.

« L'art. 11 lui ouvre un crédit de même import pour la 1^{re} moitié des frais qu'exige le remplacement du pont-levis de Boorsheim, sur le susdit canal, par un pont-tournant.

« La seconde moitié du montant présumé de ces deux dépenses, soit de nouveau 8,800 francs, pour chacune d'elles, est demandée aux art. 11 et 12 du projet de budget de mon Département pour l'exercice 1853.

« Ces crédits réunis ne suffiront point pour pourvoir à la liquidation des frais auxquels la construction des ponts dont il s'agit doit donner lieu.

« En effet, l'entreprise des travaux de construction du pont de Rothem n'a pu être adjugée que moyennant une somme de 23,800 francs, et celle des travaux d'établissement du pont de Boorsheim que moyennant une somme de 21,400 fr., y compris, pour chacune d'elles, une somme à valoir de 800 francs, de sorte qu'en tenant compte des crédits alloués pour 1852 et demandés pour 1853, il y a une insuffisance de crédit de 8,200 francs pour la 1^{re} de ces entreprises et de 5,800 francs pour la seconde.

« Par suite de la détermination prise par la Législature, depuis 1852, de faire un article spécial de tout crédit relatif à une dépense qui doit tomber à charge de plus d'un exercice, cette insuffisance ne peut être couverte au moyen des excédants que présenteraient éventuellement les autres allocations affectées au canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Il ne peut être procédé ainsi que pour les allocations réunies en un crédit général.

« Un supplément de crédit doit donc être sollicité de la Législature.

« Dans un tel état de choses, le Gouvernement croit devoir demander que les crédits que comprend le projet de budget de l'exercice 1853, pour les ponts de Rothem et de Boorsheim, soient tous deux portés à la somme nécessaire pour compléter, avec les allocations du budget de 1852, le montant des frais de construction de ces ouvrages d'art.

« Ces crédits, qui devraient nécessairement continuer à figurer dans la colonne des charges extraordinaires et temporaires, pourraient être libellés ainsi :

« ART. 11. *Construction d'un pont-tournant à Rothem en remplacement du bac de passage (complément de la dépense).* . fr. 17,000

« ART. 12. *Remplacement du pont-levis de Boorsheim par un pont-tournant (complément de la dépense)* fr. 12,600 »

Avant de se prononcer sur cette augmentation de crédit, la section centrale a adressé à M. le Ministre la note suivante :

« La section centrale demande des explications sur les causes de la différence considérable qu'il y a entre la somme demandée primitivement pour la construction d'un pont-tournant à Rothem et d'un pont à Boorsheim et celle qui est demandée aujourd'hui. On dit que l'entreprise de ces travaux n'a pu être adjugée que moyennant une somme de 47,200 francs, tandis qu'un crédit de

» 33,200 francs avait d'abord été jugé suffisant. Ce dernier chiffre a dû être
 » fondé sur un devis. Or la section centrale ne conçoit pas que, si ce devis a été
 » fait avec le soin que l'administration doit exiger de ses agents, les dépenses d'exé-
 » cution puissent s'écarter aussi notablement de l'évaluation. »

M. le Ministre a répondu :

« Le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ayant été affecté, dans le principe, uni-
 » quement à la navigation, il n'a été donné qu'une largeur de sept mètres aux
 » ponts y établis.

» Aujourd'hui ce canal doit également servir à conduire de la Meuse, vers les
 » canaux de la Campine, les eaux nécessaires à l'irrigation des nouvelles terres en
 » culture dans cette localité. Cette manœuvre s'opère actuellement avec beaucoup
 » de difficulté, à cause de la section restreinte que présente le débouché des ponts
 » du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, et, pour obvier à un tel état de choses,
 » on doit élargir ces ouvrages d'art, à mesure qu'on procède à leur reconstruction.
 » Il faut aussi, pour le même motif, donner une plus grande largeur aux nou-
 » veaux ponts que l'on construit. L'ingénieur chargé des études préliminaires
 » relatives au projet d'établissement des ponts-tournants de Rothem et de Boors-
 » heim n'avait point tenu compte de cette circonstance et avait basé ses calculs
 » sur l'hypothèse erronée de la construction de ponts de sept mètres d'ouverture
 » seulement.

» Delà résulte que le crédit demandé en premier lieu a été fixé à un chiffre trop
 » faible. Le projet définitif, sur lequel il a été procédé à l'adjudication, a réparé
 » l'erreur commise par le rédacteur de l'avant-projet et a assigné aux deux ponts
 » un débouché de 14^m,20 en rapport avec les nouveaux besoins auxquels le
 » canal de Maestricht à Bois-le-Duc est appelé à satisfaire ; mais ce projet définitif
 » a nécessairement dû atteindre, par suite, un chiffre plus élevé que celui de la
 » première évaluation et le résultat de l'adjudication a dû aussi inévitablement
 » s'en ressentir. »

La section centrale croit devoir attendre des explications ultérieures et se borne
 par conséquent à voter les chiffres primitivement proposés aux art. 11 et 12.

CANAL DE POMMEROEUL A ANTOING.

ART. 13. *Entretien et travaux d'amélioration* fr. 86,000 00

Le crédit demandé est inférieur de 10,489 francs à celui qui a été alloué au
 budget de 1852.

Adopté.

SAMBRE CANALISÉE.

ART 14. *Entretien et travaux de dragage :*

Charge ordinaire	fr. 110,000 00
Id. extraordinaire	2,500 00

La somme demandée présente une diminution de fr. 26,628-28 sur celle qui a
 été votée au budget de 1852.

Adopté.

CANAL DE CHARLEROI A BRUXELLES.

ART. 15. *Travaux d'entretien et d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 53,000 00
Id. extraordinaire	10,000 00

Adopté.

ESCAUT.

ART. 16. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Chargé ordinaire	fr. 23,600 00
Id. extraordinaire	9,323 00

L'augmentation sur le crédit alloué au budget de 1852 est de 11,377 francs.

La 4^e section a désiré savoir si le Gouvernement a pris des mesures pour faire disparaître les attérissements et les bancs de sable qui se forment dans le lit de l'Escaut en aval et en amont du pont de Termonde.

Une première réponse à cette question n'ayant pas paru suffisante, la section centrale a demandé de nouvelles explications auxquelles le Département a répondu « qu'il résulte d'un rapport que l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la Flandre orientale, lui a fait parvenir, sous la date du 2 décembre » 1852, que ce fonctionnaire n'a aucune connaissance des bancs de sable dont il » est question. »

L'article est adopté.

LYS.

ART. 17. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 32,100 00
Id. extraordinaire	51,903 00

La somme demandée est inférieure de fr. 54,328-53 au crédit alloué au budget de l'exercice 1852.

Elle a été votée sans observation.

MEUSE DANS LES PROVINCES DE LIÉGE ET DE NAMUR.

ART. 18. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 20,000 00
Id. extraordinaire	200,000 00

Les considérations à l'appui de la demande de 200,000 francs pour continuer les travaux d'amélioration au régime de la Meuse sont résumées dans la note suivante qui a été fournie par le Gouvernement en réponse à des questions posées par la 1^{re} section :

« La Meuse offre au commerce deux navigations distinctes, l'une en descente » vers la Hollande, l'autre en remonte vers la France.

» Pour la navigation en descente il fallait atteindre un tirant d'eau de 2 mètres
 » ou 2^m,10, égal à celui de Maestricht à Bois-le-Duc; il fallait, en d'autres
 » termes, affranchir Liège de la nécessité des transbordements qui se faisaient à
 » Maestricht et assurer à son commerce, en toute saison, des communications
 » faciles par eau avec la Hollande et les provinces de Limbourg et d'Anvers.

» C'est pour atteindre ce but qu'a été construit le canal latéral à la Meuse, de
 » Liège à Maestricht, et qu'a été décrétée, par la loi du 20 décembre 1831, l'amé-
 » lioration du régime de la Meuse jusqu'au bassin houiller de Chokier.

» Pour la navigation en remonte, il faut chercher à perfectionner ce qui existe
 » de manière à obtenir un tirant d'eau en rapport avec celui de la Meuse française
 » et du canal des Ardennes; il faut, sous peine de perdre le fruit de ce qui a été
 » si utilement exécuté jusqu'à ce jour, continuer l'œuvre entreprise. »

Au sein de la section centrale, l'utilité de ces travaux a été mise en discussion. Un membre a émis l'opinion que les avantages qui résultent de ces travaux ne sont pas en proportion avec les dépenses qu'ils occasionnent. Il pense que, depuis l'établissement du chemin de fer de Liège à Namur et du canal latéral à la Meuse, on ne peut plus invoquer, en faveur de ces travaux, les besoins du commerce et de l'industrie. Il n'y a pas de localités plus richement dotées de voies de communication que les rives de la Meuse : double chemin de fer, chaussées, canal, rivière navigable, elles ont à la fois tous ces moyens de transport, et cela ne suffit pas encore : la rivière, à certaines époques, présente quelques difficultés à la navigation, il faut que ces difficultés soient écartées, quoi qu'il en coûte au trésor public.

Cette opinion a été combattue. Un membre a fait observer que l'allocation demandée au budget n'est pas destinée aux travaux à exécuter à cette partie de la Meuse où les riverains jouissent des avantages qui ont été énumérés par le membre opposant, mais aux parties de la rivière en amont de Chokier jusqu'à la frontière de France. Il a rappelé les obstacles qui s'opposent à la navigation régulière de cette partie du fleuve. Si les travaux ont coûté beaucoup, les dépenses n'ont pas excédé ce que les intérêts des provinces de Liège et de Namur, qui se confondent avec les intérêts généraux, sont en droit d'exiger; au surplus, ces dépenses ne sont pas excessives et, le fussent-elles, il faut s'y résigner, à moins de repousser le principe de toute amélioration, puisque c'est la nature du fleuve qui règle la dépense.

La section a décidé que le Département des Travaux Publics serait prié de répondre aux questions suivantes :

« 1^o Quels sont les travaux d'amélioration exécutés, jusqu'à ce jour, à la
 » Meuse et quelles sont les dépenses que ces travaux ont occasionnées ?

» 2^o Quels sont les travaux que l'on juge encore nécessaires et quel est le mon-
 » tant des dépenses qu'ils occasionneront ?

» 3^o Les moyens employés pour améliorer la navigation de la Meuse ont-ils
 » corrigé, à un degré satisfaisant, le régime de cette rivière ? »

Le Département a répondu :

« L'État a repris l'administration de la Meuse à partir du 1^{er} janvier 1840.

» Depuis cette époque jusqu'à la fin de 1849, dix-huit passes navigables furent
» exécutées.

» Ces passes comportent une longueur de 21,738 mètres et ont amélioré la
» navigation sur une longueur de 60,000 mètres environ.

» Pendant les années 1850, 1851 et 1852, cinq nouvelles passes navigables
» ont été établies au moyen des crédits alloués aux budgets de ces exercices.

» Depuis la reprise de l'administration de la Meuse par l'État jusques et y com-
» pris 1852, une somme de 2,400,000 francs a été affectée aux travaux d'amé-
» lioration de ce fleuve.

» Le parcours de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur est de
» 140 kilomètres. Avant la reprise de l'administration de ce fleuve, le halage était
» convenablement établi sur 60 kilomètres environ; depuis lors l'amélioration
» s'en est faite sur environ 40 kilomètres. Il resterait donc 40 kilomètres de che-
» min à établir.

» La dépense qui restait à faire pour l'amélioration du chemin de halage et pour
» l'établissement des passes navigables reconnues utiles, était estimé à 3,000,000
» de francs, au commencement de 1848 (voir à cet égard le n° 132 des Documents
» parlementaires de 1847-1848). Depuis cette époque on a exécuté des travaux
» pour une somme de 800,000 francs; la dépense restant actuellement à faire
» serait donc réduite à 2,200,000 francs. Mais il est à remarquer que, dans la
» somme précitée de 3,000,000 de francs, on avait compris des travaux entre
» Chokier et Liège pour une somme de 400,000 francs; ces travaux étant deve-
» nus inutiles par la mise à exécution du projet de M. Kümmer, la dépense
» restant à faire pour améliorer la Meuse jusqu'à la frontière française ne s'élève
» plus qu'à 1,800,000 francs.

» L'amélioration de la navigation de la Meuse au moyen de passes navigables
» est incontestable, aussi est-elle aujourd'hui sollicitée avec instance par le bate-
» lage lui-même. »

La section centrale adopte le crédit par cinq voix ; un membre s'abstient.

MEUSE DANS LA PROVINCE DE LIMBOURG.

ART. 19. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 60,000 00
Id. extraordinaire	40,000 00

Il y a une diminution de 20,000 fr. sur la somme allouée pour l'exercice 1852.

Un membre de la section centrale a soulevé la question de l'entretien des rives aux frais des héritages qui bordent le fleuve. Il pense que cette dépense ne devrait pas incomber à l'État. — Le même membre a signalé le défaut de soin mis par le gouvernement des Pays-Bas dans l'exécution de ses obligations relativement à l'entretien des rives sur son territoire.

La section centrale adopte le crédit demandé.

DENDRE.**ART. 20. *Entretien et travaux d'amélioration :***

Charge ordinaire	fr. 11,076 56
Id. extraordinaire	9,713 00

La somme demandée présente une diminution de 6,743 francs sur le crédit alloué au budget de 1852.

La 1^{re} section a demandé quel est l'emploi que le Gouvernement se propose de faire du crédit de 500,000 francs qui lui a été ouvert par le § 13 de l'art. 8 de la loi du 20 décembre 1851. M. le Ministre a répondu « que jusqu'à ce jour il » n'a été dépensé, sur le montant de ce crédit, qu'une soixantaine de mille francs » qui a servi à couvrir les frais de l'acquisition que l'État a faite de divers moulins » établis sur la Dendre dont il était indispensable de pouvoir disposer pour » améliorer le régime de cette rivière. Il a ajouté que, depuis plusieurs mois, le » Département des Travaux Publics a ordonné des études dans la province de » Hainaut et dans celle de la Flandre orientale, mais que ces études ne sont pas » assez avancées pour qu'il soit possible de préciser dès à présent à quelle série de » travaux la partie disponible du crédit alloué sera affectée. »

La 4^e section avait signalé l'existence d'atterrissements dans la Dendre, près de Grammont et de Sandbergen. Le Département a fait connaître à la section centrale qu'il résulte d'un rapport de l'ingénieur en chef dans la Flandre orientale que ce fonctionnaire n'a aucune connaissance de ces atterrissements.

L'article est adopté.

RUPEL.**ART. 21. *Travaux d'entretien et d'amélioration :***

Charge ordinaire	fr. 10,000 00
Id. extraordinaire	127,000 00

Cet article présente une augmentation de 127,000 francs sur l'allocation votée au budget de 1852.

La 1^{re} section croit qu'il conviendrait que le Gouvernement recherchât, avec une attention sérieuse, si une partie des dépenses des travaux, qui ont pour objet d'améliorer le cours des rivières et d'obvier aux inondations, ne devrait pas être portée par les propriétaires des polders qui profitent de ces travaux. Elle voudrait aussi qu'il examinât la question des droits et des obligations de l'État et des riverains en ce qui concerne l'entretien et l'amélioration des rivières navigables en général.

Le Gouvernement a répondu « que le Département des Travaux Publics exami- » nera cette dernière question; » et, quant au premier point, il a dit « que les » charges auxquelles sont assujetties les propriétés riveraines des fleuves et rivières » qui font partie des polders, sont définies par la législation en vigueur; qu'une » de ces charges consiste dans l'entretien des digues, et que cette charge est si » absolue et si impérative que, d'après le décret du 11 janvier 1811 « le revenu

- » des polders et même la valeur du fonds sont affectés par privilège à toutes les
- » dépenses d'entretien, réparation et reconstruction des digues. »

La section centrale adopte l'article.

DYLE ET DEMER.

ART. 22. *Entretien et travaux à faire pour obvier aux inondations de la Dyle et du Demer :*

Charge ordinaire	fr. 13,000 00
Id. extraordinaire	100,000 00

La 4^e section n'admet le crédit de 100,000 francs que sous la condition que l'emploi en sera préalablement justifié.

La 5^e section demande également quels sont les travaux à l'exécution desquels est destinée cette somme. Elle pose, dit-elle, cette question, par suite de l'opinion émise par un membre qu'il convient de ne plus entreprendre des travaux à la Dyle en amont de Malines et au Demer, avant que l'on n'ait ouvert les voies d'écoulement indiquées dans le rapport de la commission d'enquête.

En réponse à cette demande de la 5^e section, le Département des Travaux Publics a transmis à la section centrale la note suivante :

« Sous la date du 25 avril 1850, le Département des Travaux Publics institua
» une commission chargée de rechercher les moyens d'atténuer les inondations et
» d'améliorer la navigation de la Dyle et du Demer.

» Cette commission présenta, le 17 mars 1851, son rapport qui fut, dès le 19 du
» même mois, soumis à l'examen du comité permanent consultatif des travaux
» publics.

» Dans son rapport, la commission prémentionnée, tout en reconnaissant que
» les travaux déjà exécutés à Aerschot et à Rymenam, n'ont eu nullement pour
» effet d'aggraver l'ancienne situation de la ville de Malines, par rapport aux
» crues extraordinaires de la Dyle, a cependant cru nécessaire d'appeler la plus
» sérieuse attention du Gouvernement sur la situation critique dans laquelle se
» trouve depuis longtemps cette ville.

» Elle signale plusieurs travaux qui lui paraissent susceptibles d'être exécutés
» immédiatement avec fruit, surtout en vue de prévenir les inondations d'été, et,
» pour le cas où ceux-ci n'atteindraient point le but que l'on se propose, elle en
» indique d'autres qui devraient être soumis à un mûr examen.

« Les fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées ont été chargés
» de dresser les projets des travaux dont l'exécution, soit immédiate, soit éven-
» tuelle, est proposée par la commission précitée. Les projets demandés n'ont
» point été jusqu'à ce jour présentés au Département des Travaux Publics.

» Dans cet état des choses, il est aujourd'hui impossible au Gouvernement de
» désigner, d'une manière précise, l'emploi qu'il compte faire du crédit extra-
» ordinaire de 100,000 francs demandé au projet de budget de 1853, pour être
» affecté à l'exécution de travaux à entreprendre en vue d'obvier aux inondations
» de la Dyle et du Demer ; mais ce dont il est permis de donner l'assurance, c'est
» que les travaux à exécuter le seront dans un ordre qui ne donne point à craindre

» de voir débarrasser des eaux surabondantes l'amont de la vallée au détriment
» de l'aval. »

Un membre de la section centrale a répondu qu'il est possible que le Gouvernement ne puisse pas désigner, dès à présent, d'une manière précise, quels seront les travaux qu'on entreprendra en premier lieu, mais que cependant il devrait être entendu que la somme de 100,000 francs sera affectée à des travaux pour soulager l'aval. Il se flatte que le Gouvernement ne se bornera plus aux déclarations stériles déjà si souvent répétées, et que cette fois la situation critique de la ville de Malines appellera toute sa sollicitude.

Il est impossible, a dit un autre membre, dans une note écrite, que l'administration ne se soit pas pourvue de notions suffisantes pour déterminer les points où les inondations rendent les travaux les plus urgents. Soutenir que les travaux exécutés aux rivières la Dyle et le Demer ont aggravé la situation de la ville de Malines, ce ne serait pas juste. Sa position, eu égard aux crues extraordinaires, loin d'avoir été empirée par suite des redressements exécutés entre Aerschot et Rymenam, a été améliorée par la dérivation qui a été pratiquée dans les fossés de ses anciennes fortifications.

Les grands travaux exécutés à la Dyle et au Demer existent depuis 6 ans, et depuis lors une seule crue d'eau (celle de 1850) a causé des inondations aux abords de Malines, tandis que les autres vallées du pays ont subi presque tous les ans cette épreuve.

Malines base ses réclamations sur une crue tellement forte, que les eaux ne se sont pas élevées à cette hauteur depuis un siècle.

Ce qui contribue le plus à rendre la position de Malines fâcheuse, c'est le reflux auquel la rivière qui la traverse, est sujette, et les eaux du bassin de la Senne qui, en 1850, se sont jetées dans celui de la Dyle.

D'ailleurs, cette question a été résolue, en 1847, par une commission d'enquête. Son approbation a été acquise aux travaux exécutés. Elle ne s'est pas opposée aux travaux projetés, elle s'est contentée d'indiquer l'exécution de quelques travaux supplémentaires aux abords de Malines. Ils consistent à doubler le débouché actuel du Speybeek dans la dérivation, et à diriger vers celle-ci une coupure du point le plus saillant du coude, que forme la rivière vers la droite, immédiatement en amont de Malines.

Ces travaux n'exigeraient pas une dépense considérable. La commission d'enquête ne propose l'exécution d'autres travaux que pour autant qu'il soit démontré que ceux que nous venons d'indiquer, sont insuffisants pour atteindre le but que l'on se propose.

Ce membre estime donc que les travaux projetés entre Aerschot et Diest, combinés avec ceux dont il est question aux abords de Malines, ne peuvent nuire à cette dernière ville. Il termine en exprimant le désir que l'administration communale à la section centrale les propositions qui doivent lui avoir été soumises par le personnel chargé du service de ces rivières.

Il a été répliqué que l'opinion de la commission d'enquête est beaucoup moins formelle que ne l'affirme l'honorable membre ; que la commission s'est bornée à dire que « la dérivation agit avec efficacité, puisqu'il est démontré par les faits » qu'elle donne passage, dans certaines circonstances, de l'amont vers l'aval de

» Malines, à un volume d'eau plus considérable que celui que la rivière endiguée
 » peut contenir et évacuer; » et qu'il résulte de cette assertion même que les
 travaux exécutés en amont, font affluer vers cette localité un cube d'eau beau-
 coup plus considérable que par le passé; que l'administration n'a pas le droit
 d'infliger ce dommage à la vallée inférieure au profit de l'amont, sans faire tout ce
 qui est possible pour le réparer; que la commission d'enquête a reconnu que
 certains travaux devraient être immédiatement exécutés dans ce but, et que cette
 exécution est d'autant plus urgente que les travaux projetés à la rivière la Senne,
 immédiatement en aval de Bruxelles, vont aggraver considérablement les torts
 occasionnés au bassin inférieur de la Dyle.

La section centrale, en présence de l'expression de ces deux opinions et des
 renseignements insuffisants produits par le Gouvernement, lui en a demandé de
 nouveaux, en posant les questions suivantes concernant l'art. 22 :

« La section centrale demande quels sont les travaux que l'on se propose d'exé-
 cuter aux environs et en amont de Malines, pour obvier aux inondations de la
 Dyle?

» Elle demande aussi quels sont les projets du Gouvernement relativement aux
 travaux à exécuter en amont de Werchter?

» Elle demande quelles sont les mesures arrêtées par le Gouvernement pour
 empêcher l'envahissement de la vallée de la Dyle par les eaux de la Senne, dont
 l'écoulement vers cette vallée va être facilité par les travaux aux environs de
 Bruxelles? »

Le Gouvernement a répondu en ces termes :

« La commission chargée d'indiquer les moyens d'atténuer les inondations de
 » la Dyle aux environs et en amont de Malines, a proposé :

» 1° D'augmenter la section transversale du Speybeek et de le rattacher à la
 » rivière la Dyle, en amont de Malines, afin de pouvoir, par ce moyen, jeter plus
 » d'eau dans la dérivation qui contourne cette ville;

» 2° D'éloigner de quelques centaines de mètres de Malines, l'embouchure de
 » la dérivation précitée dans la Dyle;

» 3° D'approprier les cours d'eau le Boeymeer et le Vrouwvliet à l'écoulement
 » des eaux de la Dyle.

» Un examen attentif de ces propositions a fait reconnaître que les travaux,
 » indiqués par les nos 1 et 2, entraîneraient à une dépense élevée et seraient trop
 » inefficaces pour engager le Gouvernement à s'imposer cette dépense.

» Quant aux travaux mentionnés au n° 3, le Département des Travaux Publics
 » a donné des instructions pour en faire le projet.

» On s'en occupe en ce moment. Ces travaux soulèvent des questions très-
 » délicates, et ce ne sera qu'après un mûr examen que le Gouvernement pourra
 » se décider à utiliser un cours d'eau au profit d'un autre dont le premier est
 » indépendant.

» L'intention du Gouvernement est de n'exécuter aucun travail en amont de
 » Malines, et par conséquent au delà de Werchter, qui puisse compromettre
 » la situation actuelle des localités situées en aval. D'après les instructions données
 » à M. l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées dans le Brabant, qui

» a une partie de la Dyle et le Démer dans ses attributions, il ne doit étudier et
 » proposer pour ces deux rivières que des travaux qui peuvent être considérés
 » comme susceptibles d'être appliqués à toute l'étendue des rivières en général.

» Le Gouvernement ne peut provoquer aucune mesure qui empêche les eaux
 » de la Senne de se déverser dans la Dyle, car, d'après un examen attentif des
 » lieux, on a reconnu que cet écoulement est un fait naturel des lieux et n'a
 » nullement été provoqué par des moyens artificiels. »

Le crédit a été adopté par la section centrale.

SENNE.

ART. 23. *Entretien d'ouvrages d'art, loyer d'une maison éclusière*
à Vilvorde fr. 2,250 00

La 5^e section a fait la question suivante :

« A-t-il été fait une étude d'ensemble des travaux à exécuter à la Senne au moyen
 » des fonds alloués par la loi du 20 décembre 1851 pour obvier aux inondations
 » de cette rivière? La section pose cette question à la suite de craintes qui ont été
 » exprimées au sujet du projet, prêté à l'administration, de commencer ces travaux
 » par l'amont au lieu de les commencer par l'aval. »

Le Gouvernement a répondu :

« Les travaux entrepris en vue d'améliorer le régime de la Senne l'ont été de
 » la manière que la section de la Chambre des Représentants croit devoir être
 » suivie, c'est-à-dire qu'ils ont été commencés et continués en remontant de l'aval
 » vers l'amont :

» Les ouvrages terminés aujourd'hui sont les suivants :
 » 1^o Élargissement du pont de Hombeek ;
 » 2^o Construction d'un pont sous la chaussée de Sempst ;
 » 3^o Construction d'un déversoir supplémentaire à Weerde ;
 » 4^o Établissement d'un déversoir sous le chemin de fer à Eppegheem ;
 » 5^o Ouverture d'une dérivation à Vilvorde ;
 » 6^o Construction d'un déversoir supplémentaire à Nederhumbeek ;
 » 7^o Établissement d'une ventillerie sous les deux arches du pont-canal à
 » Molenbeek-St-Jean.

» Le moment est venu d'entreprendre les travaux dont l'utilité est reconnue
 » aux abords de Bruxelles.

» Après une longue et volumineuse correspondance, le Département des Tra-
 » vaux Publics vient d'amener l'autorité provinciale du Brabant à reconnaître
 » que, dans l'état actuel de la législation, c'est à elle qu'il appartient de prendre
 » la direction des travaux à entreprendre dans le but d'améliorer l'écoulement
 » des eaux de la Senne. »

Cette réponse ayant paru à deux membres de la section centrale ne pas satis-
 faire à la question posée par la 5^e section, puisqu'il s'y agit d'anciens travaux,

exécutés à la suite du rapport d'une commission instituée en 1839, et non pas de ceux dont l'exécution est projetée, il a été demandé au Gouvernement de nouvelles explications, dont voici la teneur :

« Il n'a pas été dressé de plan d'ensemble des travaux à entreprendre, depuis » Bruxelles jusqu'au Rupel, en vue d'obvier aux inondations de la vallée de la » Senne.

» Ainsi que l'indiquait la réponse faite par le Département des Travaux Publics » à la question posée par la 3^e section, tous les ouvrages dont la commission, » instituée le 7 mars 1839, avait proposé l'exécution à l'aval du syphon des Trois- » Trous sous le canal de Bruxelles à Willebroeck, sont aujourd'hui terminés.

» Il y a du reste ici une observation très-importante à faire, c'est que, dans » l'état actuel de la législation et au vœu même de la loi du 20 décembre 1831, » c'est à l'autorité provinciale qu'il appartient de prendre la direction des travaux » à entreprendre dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux de la Senne, l'État » n'intervenant dans la dépense à faire que par voie de subside.

» Le Département des Travaux Publics a cependant chargé les fonctionnaires » des ponts et chaussées que la chose concerne, et notamment l'ingénieur en chef- » directeur dans le Brabant, dont les vues, quant à l'ensemble des ouvrages à » entreprendre aux abords de la capitale, ont été unanimement approuvées, de la » rédaction des projets définitifs.

» La marche qui a été suivie jusqu'à ce jour, doit être une garantie de la pru- » dence qui présidera à l'exécution des travaux à entreprendre et bannir toute » crainte au sujet de l'intention, que l'on prête à l'administration, de commencer » ces travaux par l'amont au lieu de les commencer par l'aval. »

Un membre de la section centrale a répondu à cette déclaration du Gouverne- ment, par la note suivante :

« Les travaux exécutés, depuis 1839, à la suite du rapport de la commission, » instituée à cette époque, ont eu pour but unique de soulager l'amont. On ne » s'est pas préoccupé de l'aval dont la position a été aggravée; les désastres causés » par les deux inondations de 1830 en fournissent la preuve évidente. Les travaux » projetés aujourd'hui auront le même résultat. Aussi longtemps qu'on ne com- » mencera pas par l'aval pour remonter vers l'amont, comme le bon sens et toutes » les règles de l'art l'indiquent, l'aval sera sacrifié. Cependant l'administration » provinciale du Brabant, forte de l'appui du Gouvernement, semble marcher en » avant, sans se préoccuper des dangers dont ses projets menacent la province » d'Anvers, sur le territoire de laquelle toutes les eaux seront refoulées.

» Il est indispensable qu'avant d'entreprendre un travail quelconque sur le » cours de la Senne, entre Bruxelles et le Sennegat, le Département des Travaux » Publics fasse rédiger un plan d'ensemble des travaux et que ce travail soit » soumis à l'approbation de la députation permanente de la province d'Anvers, » comme le réclament le conseil provincial et les communes d'aval.

» Il est vraiment étrange que le Gouvernement se réfugie dans ce misérable » argument que, dans l'état actuel de la législation et au vœu même de la loi du » 20 décembre 1831, ce serait à l'autorité provinciale qu'il appartiendrait de » prendre la direction des travaux à entreprendre dans le but d'améliorer l'écou- » lement des eaux de la Senne, l'État n'intervenant dans la dépense que par voie

» de subsidé. Quand les intérêts de deux provinces sont directement opposés les
 » uns aux autres et qu'un conflit peut naître de cette opposition, c'est au Gouver-
 » nement à intervenir pour mettre ces intérêts d'accord. D'ailleurs ce que le con-
 » seil provincial d'Anvers, juge compétent dans la question, a demandé, est
 » parfaitement équitable. Un plan d'ensemble doit être produit, examiné impar-
 » tialement par les deux parties et recevoir leur approbation. En agissant autre-
 » ment le Gouvernement commettrait un déni de justice envers la province
 » d'Anvers. »

La section centrale adopte l'article.

CANAUX DE GAND A OSTENDE.

ART. 24. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 27,000 00
Id. extraordinaire	78,000 00

L'allocation demandée dépasse de 38,820 francs la somme votée au budget de 1852.

L'article est adopté.

CANAL DE MONS A CONDÉ.

ART. 25. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 14,000 00
Id. extraordinaire	14,500 00

Le crédit est inférieur de 11,084 francs à celui qui a été voté au budget de 1852.

Adopté.

CANAL DE LA CAMPINE.

ART. 26. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 46,570 00
Id. extraordinaire	7,160 00

Il y a une diminution de 4,370 francs sur le crédit alloué au budget de 1852.

Adopté.

CANAL D'EMBRANCHEMENT VERS TURNHOUT.

ART. 27. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire	fr. 9,630 00
Id. extraordinaire	3,000 00

Adopté.

PETITE-NÈTHE CANALISÉE.

ART. 28. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire.	fr. 11,500 00
Id. extraordinaire	9,000 00

Le crédit demandé est inférieur de 64,900 francs à celui qui a été alloué au budget de 1852.

Adopté.

MOERVAERT.

ART. 29. *Entretien ordinaire et travaux de dévasement :*

Charge ordinaire	fr. 2,200 00
Id. extraordinaire	48,500 00

La somme demandée est inférieure de 3,149 francs au crédit alloué au budget de 1852.

La 3^e et la 5^e section pensent qu'il est indispensable que l'on construise à Dacknam une écluse à sas, au lieu d'une écluse avec portes à flots. Elles disent, à l'appui de cette opinion, qu'une écluse à sas aurait pour effet de défendre la vallée du Moervaert contre les inondations et en même temps de maintenir les eaux de la Zuidlede, de la Langelede, du canal de Stekene et du Moervaert à une cote suffisante pour le service de la navigation, tandis qu'une écluse garnie de portes à flots, bien qu'elle fût propre à empêcher les inondations, aurait pour résultat fâcheux de priver ces voies navigables, pendant une partie de l'année, de la quantité d'eau nécessaire à la navigation, puisque l'écoulement de leurs eaux ne serait plus arrêté par le flux de celles de la Durme. Ces sections pensent, au surplus, qu'une écluse garnie de portes à flots aurait pour effet d'occasionner, lors des grandes marées, des inondations en aval de Dacknam vers Lokeren, et d'empêcher, dans le cas d'eaux basses, l'irrigation des vastes prairies situées entre le canal de Terneuzen, le Moervaert, la Zuidlede, le canal de Stekene et la Durme.

Ces observations ont été soumises au Gouvernement qui y a répondu ce qui suit :

« Le Département des Travaux Publics n'a point, jusqu'à ce jour, été saisi du » projet de l'écluse à construire à Dacknam.

» L'utilité de cet ouvrage d'art lui ayant été signalée, il s'est borné à demander le crédit nécessaire à sa construction.

» Lorsqu'il s'agira d'adopter le projet de l'écluse, pour l'établissement de laquelle » des fonds sont demandés au budget de 1853, son attention la plus sérieuse » portera sur les observations de la Chambre des Représentants, quant au mode » de construction de cet ouvrage d'art.

» Rien ne semble dès lors devoir mettre obstacle à ce que le crédit demandé de 47,000 francs soit mis à la disposition du Gouvernement: »

La section centrale croit que la rédaction de l'article est défectueuse ; elle propose de le rédiger comme suit :

ART. 29. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire.	fr.	2,200 00
Id. extraordinaire		48,500 00

Le crédit est adopté.

CANAL DE DEYNZE A SCHIPDONCK.

ART. 30. *Entretien* fr. 5,000 00

L'augmentation sur le crédit alloué au budget de 1852 est de 1,500 francs.

Les 1^{re} et 2^e sections demandent le prompt achèvement du prolongement du canal de Deynze à Schipdonek jusqu'à la mer du Nord.

La section centrale a communiqué le vœu de ces sections à M. le Ministre, qui a répondu ce qui suit :

« Sous la date du 25 août 1852, l'ingénieur directeur des ponts et chaussées » dans la Flandre orientale a soumis au Département des Travaux Publics, l'avant- » projet du prolongement du canal de Deynze à Schipdonek jusqu'à la mer du » Nord, décrété par la loi du 20 décembre 1851.

» Cet avant-projet a été soumis à l'examen du comité permanent consultatif des » travaux publics, qui a émis l'opinion qu'il y a lieu d'adopter le tracé proposé et » de suivre, dans l'exécution du canal projeté, l'ordre indiqué par le fonction- » naire prédésigné, c'est-à-dire d'entamer d'abord la partie comprise entre la mer » et le canal de Bruges à l'Écluse.

» Des instructions en ce sens ont été données par le Département des Travaux » Publics, pour la formation du projet définitif.

» Il y a lieu de croire que le projet de l'écluse à la mer et celui de l'écluse de » garde seront prochainement présentés et que l'entreprise de ces deux importants » ouvrages d'art pourra être, sans retard, offerte en adjudication publique. »

L'article est adopté.

CANAL D'ÉCOULEMENT DES EAUX DU SUD DE BRUGES.

ART. 31. *Entretien et travaux d'amélioration :*

Charge ordinaire.	fr.	9,000 00
Charge extraordinaire.		8,000 00

Le crédit demandé est supérieur de 8,000 francs à celui qui a été alloué au budget de 1852.

En réponse à une observation faite par la 4^e section, le Gouvernement a fait connaître que l'éclusette de secours, dont l'établissement est projeté hors la porte de Damme à Bruges et pour la construction de laquelle il est demandé un crédit de 8,000 francs, est destinée à évacuer, lors des grandes crues et lorsque le canal du Sud de Bruges s'élève à une cote trop considérable, une partie des eaux de ce canal dans celui de Bruges à Ostende.

La section centrale adopte l'article.

CANAL LATÉRAL A LA MEUSE, DE LIÈGE A MAESTRICHT.

ART. 32. *Travaux d'entretien :*

Charge ordinaire.	fr. 25,000 00
Id. extraordinaire	100,000 00

Il y a une augmentation de 110,000 francs sur le crédit voté au budget de 1882.

Quatre sections ont voté l'article purement et simplement. Deux sections ont fait des observations. La 2^e section a demandé des renseignements sur l'état du canal latéral à la Meuse ; la 5^e section a demandé des explications plus détaillées sur les causes qui exigent la demande d'un crédit extraordinaire de 100,000 francs. Les filtrations auxquelles il s'agit d'obvier ne résultent-elles pas de ce que certaines précautions de construction ont été négligées ? De quelle époque datent ces filtrations ? Sur quelle étendue se produisent-elles ? Le crédit demandé suffira-t-il à la totalité de la dépense ? Telles sont les questions qu'elle pose.

Le Gouvernement a répondu à la 2^e section que le canal est dans un état d'entretien satisfaisant. Sa réponse à la 5^e section est ainsi conçue :

« Ce n'est en aucune manière à la construction vicieuse du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, que doivent être attribuées les filtrations qui se sont produites dans cette voie navigable dès l'introduction des eaux, et qui peuvent être regardées comme la conséquence de ce que le terrain dans lequel ce canal a été creusé, étant composé de gravier, son plafond ne s'est point trouvé imperméable.

» Les filtrations qui se sont produites se sont étendues sur une profondeur de 1,000 mètres environ, sur des terres riveraines du canal dans les communes de Vivegnies, Hermalle, Lixhe et Lanaye.

» Un arrêté royal du 9 novembre 1882 vient de décréter, sur la rive gauche du canal, l'établissement de rigoles destinées à l'écoulement des eaux de filtration dont les propriétés, riveraines de cette voie navigable, ont à souffrir.

» L'estimation qui accompagne le cahier des charges sur lequel le Département des Travaux Publics compte faire procéder à l'adjudication publique de l'entreprise de ce travail, comporte une somme de fr. 24,850-14, à laquelle il y aura à ajouter le prix des propriétés à exproprier. L'on peut donc, dès aujourd'hui, à moins d'éventualités tout à fait imprévues, donner l'assurance qu'au moyen du crédit demandé l'on sera, et au delà, à même de faire face à la dépense reconnue nécessaire. »

La 2^e section craint que la navigation par bateaux à vapeur à hélice ne cause des dégâts aux talus qui sont souvent dégradés même par le batillage ordinaire de l'eau. Le Département des Travaux Publics ne partage pas cette crainte. Il répond que « la concession d'un service de navigation par bateaux à vapeur à hélice n'a été accordée qu'après que la demande y relative eût été soumise à une instruction administrative très-approfondie, et après que l'expérience, faite sur d'autres voies navigables de même nature, et notamment sur les canaux de Maestricht à Bois-le-Duc et de Gand à Terneuzen, eût établi que de grandes

» détériorations ne peuvent pas résulter, pour les canaux, d'une navigation par
» bateaux à vapeur à hélice. »

La section centrale propose de modifier la rédaction de l'article : au lieu de *Travaux d'entretien*, il serait dit : *Entretien et travaux d'amélioration*.

Quant au chiffre de l'allocation de 100,000 francs, la section centrale prend acte de la déclaration, faite par l'administration, que cette somme suffit et au delà pour faire face à la dépense reconnue nécessaire, c'est-à-dire à l'établissement de rigoles d'écoulement et aux travaux pour rendre le canal étanché.

Elle adopte le crédit.

PLANTATIONS.

ART. 33. *Plantations nouvelles le long des voies navigables.* . fr. 25,000 00
Adopté.

FRAIS D'ÉTUDES.

ART. 34. *Frais d'étude et de levée de plans* fr. 7,000 00

A l'occasion de cet article, la 2^e section a engagé le Gouvernement à hâter l'étude et l'institution de wateringues.

M. le Ministre a donné, par rapport à cet objet, les explications suivantes :

« L'art. 4 de la loi du 18 juin 1846 a autorisé le Gouvernement à faire un règle-
» ment d'administration publique pour l'institution et l'organisation d'adminis-
» tration de wateringues, dans l'intérêt de l'assèchement, de l'irrigation et de
» l'amélioration des vallées de l'Escaut, de la Lys et de la Dendre.

» Ce règlement a été arrêté par disposition royale du 9 décembre 1847.

» L'art. 3 de la loi du 27 avril 1848 a autorisé le Gouvernement, sur l'avis de
» la députation permanente du conseil provincial, à appliquer l'art. 4 de la loi
» précitée du 18 juin 1846, sur l'établissement des wateringues, à des localités non
» désignées dans ladite loi.

» Aux termes de cette loi, un arrêté royal, du 31 janvier 1852, a décidé que
» le règlement d'administration publique du 9 décembre 1847 était rendu appli-
» cable aux wateringues à instituer en dehors des vallées de l'Escaut, de la Lys et
» de la Dendre.

» Les efforts constants du Gouvernement tendent à l'organisation de semblables
» institutions dont l'utilité lui est parfaitement démontrée ; mais ses recomman-
» dations à cet égard ne sont pas toujours appréciées comme elles devraient l'être
» par les intéressés et par les autorités locales elles-mêmes qui y opposent une force
» d'inertie.

» Plusieurs wateringues importantes ont pourtant été organisées dans ces der-
» niers temps ; ce sont :

» 1^o La wateringue de Schuelensbroek, dans la vallée du Demer, sur le terri-
» toire des communes de Schuelen, Herek-la-Ville, Donck, Haelen, Zeelhem,
» Linckhout et Lummen ;

» 2^o La wateringue de Assels, dans la vallée de la Lys, sur le territoire des com-
» munes de Tronchiennes et d'Afsné ;

» 3^o La wateringue de Bourgoyen, dans la vallée de la Lys, sur le territoire de
» la ville de Gand et des communes de Tronchiennes et de Mariakerke ;

» 4° La wateringue d'Audenarde-Eyne, dans la vallée de l'Escaut, sur le territoire de la ville d'Audenarde et de la commune d'Eyne ;

» 5° La wateringue de la Lokerbeek, dans la vallée de la Durme, sur le territoire de la commune de Zèle.

» La circonscription d'autres wateringues a été arrêtée provisoirement et l'on procède actuellement à l'accomplissement des formalités qui doivent précéder leur constitution définitive, ce sont :

» 1° La wateringue de la Renne, à établir dans la vallée de l'Escaut, sur le territoire de la commune de Melden ;

» 2° La wateringue de Melden, à établir dans la même vallée et sur le territoire de la même commune ;

» 3° La deuxième wateringue d'Aubruck, à instituer dans la vallée de l'Escaut, sur le territoire de la commune de Berlaere. »

L'article est adopté.

BACS ET BATEAUX DE PASSAGE.

ART. 35. *Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépenses* fr. 20,000 00

Adopté.

POLDERS.

ART. 36. *Subside à la direction du polder de Lillo :*

Charge extraordinaire fr. 2,000 00

Adopté.

CANAL DE STEKENE.

ART. 37. *Subside pour le recreusement du canal de Stekene.* . fr. 10,000 00

Aucun crédit ne figure pour cet objet au budget de 1852.

La 1^{re} section n'avait voté l'allocation que sous la réserve d'un engagement formel de la part de la commune de compléter la somme que nécessitera le recreusement de ce canal et de l'insertion de cette condition dans la loi.

Le Gouvernement, à qui cette résolution a été communiquée, a déclaré « que son intention formelle est de n'intervenir que par l'allocation d'un subside, » dans les frais à résulter du recreusement du canal de Stekene, » et il a fait remarquer « qu'il résulte des termes mêmes de sa demande qu'il ne sera disposé du crédit » que dans l'hypothèse où la commune de Stekene se chargera de l'exécution de » l'ensemble du travail. »

En présence de cette déclaration formelle et de la rédaction de l'article dont les termes n'admettent qu'un seul sens, la section centrale adopte purement et simplement l'article tel qu'il est formulé au projet du budget.

QUATRIÈME SECTION.

Ports et côtes.

ART. 38. *Entretien et travaux d'amélioration du port d'Ostende :*

Charge ordinaire.	fr. 47,852 30
Id. extraordinaire	110,000 00

Le crédit demandé présente une diminution de 14,200 francs sur l'allocation portée au budget de 1852.

Il a été voté, sans observation, par toutes les sections.

ART. 39. *Entretien et travaux d'amélioration du port de Newport :*

Charge ordinaire.	fr. 13,933 33
Id. extraordinaire	1,000 00

Il y a une diminution de fr. 3,066-67 sur le crédit voté au budget de 1852.

L'article est adopté.

ART. 40. *Entretien et travaux d'amélioration de la côte de Blankenberghe :*

Charge ordinaire.	fr. 98,000 00
Id. extraordinaire	30,000 00

Cet article présente une diminution de 5,000 francs sur le crédit alloué au budget de 1852.

Il est adopté.

ART. 41. *Entretien des phares et fanaux :*

Charge ordinaire	fr. 1,000 00
Id. extraordinaire	2,000 00

On demande ici 1,100 francs de plus qu'au budget de 1852.

L'article est adopté.

CINQUIÈME SECTION.

Personnel des ponts et chaussées.

ART. 42. *Traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacement :*

Charge ordinaire.	fr. 504,209 98
Id. extraordinaire	47,000 00

La 2^e section pense qu'il y a des inconvénients à permettre aux fonctionnaires

des ponts et chaussées de passer au service des compagnies, avec conservation de leurs titres dans le corps.

Le Gouvernement a répondu à cette observation que « les membres du corps » des ponts et chaussées qui sont passés au service de compagnies particulières » ont été placés dans la section de disponibilité, sans traitement, et qu'ils cessent, » aux termes des règlements en vigueur, de concourir à l'avancement avec ceux » qui sont placés dans la section d'activité. » Il a ajouté que « ces fonctionnaires » ne sont replacés en service actif que lorsque les cadres et les ressources du » budget le permettent. »

Dans la 3^e section, il a été dit qu'il serait à désirer qu'il ne fût plus pourvu aux vacances à survenir dans le corps des ponts et chaussées.

Le Gouvernement a répondu que l'accomplissement de ce désir n'est pas possible ; que, « par suite de la loi du 21 décembre 1854, qui décrète divers » travaux d'utilité publique, le Gouvernement sera dans l'obligation de remplir » tous les vides qui sont restés dans les cadres d'activité du corps des ponts et » chaussées, » et il a annoncé qu'une augmentation de crédit serait prochainement demandée de ce chef.

En effet, la section centrale a reçu, le 26 novembre 1852, de M. le Ministre, la communication suivante :

« Le crédit de fr. 554,209-98, pétitionné au chapitre II, art. 42 du projet de » budget pour l'exercice 1853, en faveur du personnel du corps des ponts et » chaussées, est insuffisant.

» Lorsque ce projet fut présenté à la Chambre des Représentants, la loi du » 20 décembre 1851, qui décrète divers travaux d'utilité publique, n'était pas » encore votée; il n'a donc pas été tenu compte, dans les prévisions, du surcroît » de dépenses que la direction et la surveillance des travaux dont il s'agit devaient » occasionner; cette circonstance m'oblige à demander une majoration de » 50,000 francs, ce qui porte le crédit mentionné plus haut à fr. 604,209-98.

» La Chambre se rappellera que de notables économies ont été réalisées, en » 1850, sur les dépenses du personnel du corps des ponts et chaussées, et que, » pour arriver à ce résultat, il a fallu réduire le nombre des ingénieurs et con- » ducteurs de la section d'activité dans une proportion telle qu'il suffisait à peine » pour parer aux *besoins ordinaires* du service.

» On comprend dès lors que ce nombre est devenu insuffisant pour faire face » aux *besoins extraordinaires* résultant des nombreux travaux à exécuter par » l'État ou par voie de concession, ensuite de la loi prérappelée.

» D'un autre côté, on comprendra aussi que les indemnités de bureau et de » déplacement, allouées pour *un service ordinaire déterminé*, ne sauraient suffire » du moment où ce service vient à être augmenté, dans une proportion plus ou » moins considérable, par des travaux extraordinaires.

» Les dépenses du personnel ont dû être augmentées de ce double chef; le » Gouvernement a d'autant moins reculé devant cette nécessité que la garantie » d'un *minimum* d'intérêt, accordée à quelques compagnies concessionnaires, et » surtout la *condition d'exploitation et d'entretien par l'État*, posée à l'égard » d'une autre, lui imposent le devoir d'exercer une surveillance de *tous les* » *instants* sur les travaux que ces Compagnies ont à exécuter.

» Il est à observer d'ailleurs que cette augmentation se trouve compensée et
» au delà par les sommes que les Compagnies sont tenues de verser dans les
» caisses de l'État, à titre de frais de surveillance, conformément aux clauses et
» conditions des cahiers des charges.

» Ces sommes s'élèvent ensemble à 52,000 francs et devront être payées
» *annuellement*, pendant toute la durée des travaux.

» Les mutations opérées dans la section de disponibilité des membres du corps
» des ponts et chaussées ont eu pour résultat de diminuer les charges extraordi-
» naires de fr. 12,400-02.

» Le chiffre de 47,000 francs, pétitionné au projet de budget, doit donc être
» remplacé par celui de fr. 34,599-98.

» Par contre, le chiffre des charges ordinaires, qui s'élève à fr. 504,209-98,
» doit être porté à 566,610 francs. »

La section centrale regrette que la demande d'une augmentation de dépense aussi notable pour le traitement du personnel du corps des ponts et chaussées n'ait pas été soumise à l'examen des sections. M. le Ministre dit qu'elle ne pouvait l'être, puisque la loi du 20 décembre 1831 n'était pas votée à l'époque où le projet de budget a été présenté.

En rapprochant la date de la présentation du projet de budget à la Chambre de celle de la loi, qui a sanctionné l'exécution de plusieurs travaux d'utilité publique, il nous semble qu'il y a erreur dans l'assertion de M. le Ministre.

Quoiqu'il en soit de cette observation, la section centrale, obligée comme elle l'était de s'occuper de la demande et d'en dire son avis, a trouvé des difficultés sérieuses à venir l'appuyer auprès de la Chambre.

On n'a pas oublié les critiques, qui se sont fréquemment produites au sujet de l'élévation du crédit consacré au personnel du corps des ponts et chaussées. A l'occasion même du budget de 1833, une section n'a-t-elle pas demandé la réduction successive de ce corps, en ne nommant plus aux places qui deviendraient vacantes dans son sein ?

La section a donc commencé par soumettre à M. le Ministre, les questions suivantes :

1° Quels étaient les travaux en construction en 1833, 1837, 1846, et 1849, et quel était le personnel chargé de la direction et de la surveillance de ces travaux ?

2° Quel est le personnel que l'on se propose d'employer à la direction et à la surveillance de chacun des travaux, décrétés par la loi du 20 décembre 1831, qui seront exécutés aux frais de l'État ?

3° Quel sera le personnel chargé de la surveillance de chacun des travaux à exécuter par voie de concession ?

4° Les agents chargés de cette surveillance seront-ils uniquement employés à ce service ?

En réponse à la première question, le Département nous a transmis un tableau des travaux exécutés en 1833, 1837, 1846 et 1849. (*Voir annexe D.*)

Il a été répondu à la 2^e question comme suit :

« La direction et la surveillance des travaux extraordinaires, décrétés par la loi

» du 20 décembre 1831, est confiée au personnel chargé du service ordinaire
 » dans les provinces ; il n'existe qu'une exception à cet égard, c'est pour les tra-
 » vaux de la 3^e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et ceux à
 » exécuter à la Meuse dans le but de mettre le bassin houiller de Chokier en
 » communication directe avec le canal de Bois-le-Duc et l'Escaut, et d'améliorer
 » l'écoulement des eaux de cette rivière dans la traverse de la ville de Liège.

» Ces travaux, ainsi que ceux de parachèvement du canal de Liège à Maestricht,
 » ont été constitués en *service spécial*, par arrêté royal du 11 février 1852.

» On n'eût pu comprendre des travaux de cette importance dans une ou
 » plusieurs *directions provinciales* sans s'exposer à voir souffrir l'ensemble du
 » service. D'un autre côté, il était nécessaire, dans l'intérêt de la bonne exécution
 » de ces mêmes travaux, que la formation des projets définitifs, la direction
 » et la surveillance en fussent confiées à l'ingénieur qui avait fait les études
 » préparatoires.

» Le personnel attaché aux travaux dont il s'agit est composé comme suit :

» A. *Service général.*

- » 1 ingénieur en chef ;
- » 3 commis ou surveillants détachés du service ordinaire ;
- » 1 aide temporaire.

» B. *Travaux à exécuter à la Meuse ; travaux de parachèvement du canal
 » de Liège à Maestricht.*

- » 1 ingénieur ;
- » 3 conducteurs ;
- » 6 commis ou surveillants détachés du service ordinaire ;
- » 2 aides temporaires.

» C. *Travaux de la 3^e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.*

- » 1 ingénieur ;
- » 1 sous-ingénieur ;
- » 3 conducteurs ;
- » 3 commis détachés du service ordinaire ;
- » 1 aide temporaire.

» Les aides temporaires ne sont nommés que pour la durée des travaux. »

Il a été répondu à la 2^e question « que la surveillance des travaux à exécuter
 » par voie de concession est confiée, comme celle des travaux extraordinaires, au
 » personnel chargé du service ordinaire dans les provinces. »

Et la réponse à la 4^e question a été comme suit :

« Les agents chargés de cette surveillance ont à s'occuper, en outre, de tous
 » autres travaux placés dans les attributions du corps des ponts et chaussées, et,
 » notamment, des routes, canaux, rivières, bâtiments civils appartenant à l'État
 » ou aux provinces.

» Il ne sera pas inutile, pour faire apprécier l'organisation actuelle du service

» du corps des ponts et chaussées, d'entrer, à cet égard, dans quelques explications.

» Le service des ponts et chaussées est divisé en autant de directions qu'il y a de provinces, plus une direction spéciale pour les travaux de la Meuse, etc.

» Les directions sont divisées en arrondissements et ceux-ci en districts; à la tête de chaque direction est placé un ingénieur en chef, de chaque arrondissement un ingénieur ordinaire, et de chaque district un conducteur.

» Les directions, arrondissements et districts sont composés : 1° de routes, canaux, rivières, bâtiments civils, etc., appartenant à l'État ou aux provinces; 2° de routes, canaux, chemins de fer concédés.

» Ces diverses attributions sont réparties de manière que chaque ingénieur et conducteur se trouve chargé de toute la somme de travail qu'il peut fournir. »

La section centrale, après examen de ces réponses de l'administration, a admis à l'unanimité des membres présents, la partie du nouveau crédit afférente au service de la Meuse, du canal de Liège à Maestricht, et de la 5^e et dernière section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. Elle a compris qu'il n'était pas possible de confier l'exécution des plans de M. Künmer à l'ingénieur chargé du service ordinaire de la province de Liège; non-seulement ces travaux sont trop importants, mais ils sont d'une telle nature que l'auteur du projet pouvait seul en être chargé; il faut qu'il porte la responsabilité de son œuvre, comme l'équité exige qu'en cas de réussite il en ait le mérite tout entier.

La section s'est divisée sur la seconde partie qui est la partie principale de la nouvelle allocation. Des membres ont pensé que la direction et la surveillance des travaux dans les autres provinces ne devaient pas occasionner des dépenses nouvelles. Ces travaux ne sont pas assez considérables pour qu'il y ait lieu d'augmenter le nombre et les indemnités du personnel. D'autres ont été d'avis que l'augmentation devait être admise; que cette augmentation est une conséquence naturelle de la loi du 20 décembre 1831; qu'au surplus, elle ne constitue pas une charge pour le trésor public, puisqu'elle est supportée par les compagnies concessionnaires, à titre de frais de surveillance. Ils ont dit que l'augmentation est principalement destinée au paiement des frais de bureau et de déplacement que ces travaux occasionneront. La surveillance de quelques-uns de ces travaux doit être des plus actives; il est juste, disent-ils, de tenir compte aux ingénieurs et aux conducteurs des dépenses extraordinaires qu'ils auront à faire. Les indemnités fixes de déplacement et de bureau sont loin d'être exagérées dans cette branche de service, elles sont, sans doute, suffisantes pour couvrir les frais résultant du service ordinaire, mais elles ne sauraient suffire à couvrir les frais qu'un service extraordinaire doit nécessairement occasionner.

Les mêmes membres ont fait remarquer que la dépense n'est qu'éventuelle et temporaire, puisqu'il n'est pas question d'augmenter le nombre des fonctionnaires ou le chiffre de leur traitement, mais simplement de leur rembourser leurs frais de bureau et leurs frais de route et de séjour, conformément à l'arrêté royal du 23 octobre 1830.

Cette opinion a prévalu au sein de la section centrale qui a adopté l'augmentation du crédit.

Il a été présenté, au sein de la section centrale, des objections très-sérieuses contre l'autorisation, accordée à des ingénieurs, de passer au service des compagnies, avec conservation de leurs grades dans le corps des ponts et chaussées.

La majorité de la section centrale pense que l'exécution des travaux des compagnies, sous la direction d'ingénieurs de l'État, devenus agents de ces compagnies, présente moins de garanties que si elle se faisait par des ingénieurs civils. En effet, quelle est la liberté d'action qu'ont, vis-à-vis d'un ingénieur du corps des ponts et chaussées les agents inférieurs du même corps chargés de la surveillance des travaux que cet ingénieur dirige? Croit-on que cette surveillance puisse être aussi active, aussi sévère à l'égard d'un homme sous les ordres duquel ils peuvent être placés un jour, qu'elle le serait à l'égard d'un ingénieur civil? Et cependant le Gouvernement comprend lui-même combien, dans certains cas, il est nécessaire que cette surveillance soit rigoureuse.

Dans une note remise à la section centrale, M. le Ministre dit : « Quand il » s'agit de concessions, avec garantie d'un *minimum* d'intérêt ou avec réserve » d'exploitation et d'entretien des travaux par l'État, la surveillance a non-seule- » ment pour objet d'empêcher que les compagnies ne s'écartent pas des obligations, » résultant de leurs cahiers des charges, mais de s'assurer si tous les travaux sont » construits d'une manière durable; en d'autres termes, cette surveillance » s'exerce absolument comme pour les travaux à exécuter par l'État, les conces- » sions de cette espèce constituant de véritables entreprises. »

La section centrale a demandé si les travaux de construction des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt sont terminés et si la réception en a été faite.

M. le Ministre a répondu à cette question dans les termes suivants :

« La réception *définitive* ne peut se faire qu'après *l'achèvement total* des tra- » vaux. Différentes réceptions *provisoires* ont été opérées; les agents de l'admi- » nistration ont reconnu qu'il restait encore des travaux à exécuter. La compagnie » concessionnaire refuse l'exécution d'une partie de ces travaux, prétendant » qu'aux termes du cahier des charges de la concession elle n'est pas tenue à les » effectuer.

» La contestation n'a pu se terminer à l'amiable et le différend devra probable- » ment être soumis à la décision des tribunaux.

» Avant d'entamer un procès, le Département des Travaux Publics a jugé » nécessaire d'instituer une commission à l'effet d'examiner quels sont les ouvrages » qui, aux termes du cahier des charges de la concession, paraissent devoir être » exécutés par ou aux frais des concessionnaires. Cette commission est composée » de l'inspecteur général des ponts et chaussées, des ingénieurs qui ont fait les » premiers projets des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Hasselt à Saint- » Trond, des ingénieurs qui ont surveillé l'exécution des travaux, et d'un ingé- » nieur de l'administration des chemins de fer de l'État, administration qui est » chargée de l'exploitation de ces railways.

» Le résultat du travail de cette commission décidera des mesures à prendre » ultérieurement.

» La section centrale peut, du reste, être convaincue que de nouvelles instruc-

» tions seront données pour que cette affaire n'éprouve plus de retards administratifs et qu'une prompt solution puisse intervenir. »

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

Charge ordinaire	fr. 364,064 89
Id. extraordinaire	9,079 59

Cette somme présente une augmentation de 2,700 francs sur le crédit alloué au budget de 1852.

L'article est adopté.

ART. 44. *Frais de jurys d'examen et voyages des élèves de l'école du génie civil* fr. 12,000 00

Adopté.

CHAPITRE III.

MINES.

ART. 45. *Personnel du conseil des mines. — Traitement . . .* fr. 41,700 00

La 3^e section demande si une économie sur les dépenses de l'administration des mines ne serait pas réalisable.

Le Gouvernement a répondu :

« Pour diminuer les dépenses de l'administration des mines, il faudrait ou » réduire le nombre des ingénieurs et aspirants-ingénieurs, ou les traitements qui » leur sont alloués.

» Lors de la réorganisation du corps des ingénieurs des mines, en 1850, on a » réduit le personnel au plus strict nécessaire, et on ne pourrait pas opérer » aujourd'hui de nouvelles réductions sans compromettre le service.

» Il serait à désirer, au contraire, en présence du développement considérable » des travaux d'exploitation, que le nombre actuel des officiers des mines pût être » augmenté.

» Quant aux traitements, ils sont loin d'être trop élevés, et l'on peut soutenir » même, avec raison, qu'ils ne sont généralement pas en rapport avec les connaissances exigées des officiers des mines, l'importance de leurs attributions et le » danger auquel ils sont sans cesse exposés dans l'exercice de leurs fonctions.

» Il est à remarquer, au surplus, que le produit des redevances des mines suffit » pour couvrir les dépenses de l'administration des mines, et que, dès lors, le but » de la loi du 21 avril 1840 est atteint. »

Un membre de la section centrale a fait remarquer que la 3^e section n'a pas eu

l'intention de demander que le traitement des ingénieurs des mines fût réduit, mais que l'administration fût rendue moins coûteuse et que la composition des cadres fût ramenée dans des limites plus étroites. Il est d'avis que le personnel de la section d'activité est trop nombreux dans certains districts.

L'article est adopté.

ART. 46. *Personnel du conseil des mines. — Frais de route* . . . fr. 600 00

Adopté.

ART. 47. *Personnel du conseil des mines. — Matériel* . . . fr. 2,000 00

Adopté.

ART. 48. *Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement* fr. 45,000 00

Adopté.

ART. 49. *Impressions, achat de livres, de cartes et d'instruments; publication de documents statistiques; encouragements et subventions; essais et expériences* . . . fr. 7,000 00

La section centrale a voulu, à propos de cet article, savoir quelles sont les dépenses qu'occasionnera la confection d'une carte minière et géologique, confiée récemment à M. l'inspecteur général des mines.

Un membre de la section, rappelant qu'une carte générale des mines a été publiée, en 1842, sous la direction de M. Cauchy, et que M. Dumon a publié, il y a peu de temps, une carte géologique, avait fait valoir l'inopportunité de ce nouveau travail et de nouvelles dépenses.

Le Gouvernement a répondu que, « jusqu'à ce jour, il n'a pas été accordé de » subsidie spécial pour la confection de la carte générale des mines, et on ne » prévoit pas encore qu'il soit nécessaire d'en demander de si tôt; que, d'ailleurs, » cette publication devait un jour donner lieu à une dépense qui ne pourrait pas » être couverte au moyen des fonds alloués, chaque année, pour impressions, » publication des documents statistiques, etc.; on aurait recours, pour y pour- » voir, à la clause insérée dans les cahiers des charges des concessions de mines, » par laquelle les concessionnaires ont pris l'engagement d'intervenir, dans une » juste proportion, aux frais de confection d'une carte générale des mines du » royaume. »

La section centrale, tout en reconnaissant l'utilité d'une carte générale des mines, pense que ce travail, pour être plus complet et pour mieux répondre au but qu'on se propose, devrait être remis à un autre temps. Elle est d'avis, au surplus, que la confection de cette carte ne devrait occasionner aucune charge pour le trésor, la clause insérée dans les arrêtés de concession de mines imposant cette dépense aux concessionnaires.

L'article est adopté.

ART. 50. Traitements et indemnités du personnel du corps des mines :

Charge ordinaire	fr. 131,533 67
Id. extraordinaire	3,633 33

Adopté.

ART. 51. Jury d'examen et voyage des élèves de l'école des mines, fr. 6,000 00

L'école des mines étant une annexe de l'université de Liège, l'allocation nécessaire pour cette institution se trouve comprise dans le crédit voté pour l'enseignement supérieur au budget du Département de l'Intérieur. La somme de 6,000 fr., qui figure ici, est destinée à faire face aux dépenses auxquelles donnent lieu les jurys d'examen et l'envoi en mission, soit à l'étranger, soit à l'intérieur, des élèves de cette école.

L'article est adopté.

COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.

ART. 52. Frais de route et de séjour fr. 600 00

Adopté.

ART. 53. Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc. . . fr. 1,400 00

Adopté.

COMMISSION DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS.

ART. 54. Frais de route et de séjour fr. 1,400 00

Adopté.

ART. 55. Publication du recueil; frais de bureau, etc. . . fr. 5,900 00

Adopté.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER. — TÉLÉGRAPHES. — POSTES.

Nous commencerons par grouper les observations faites par les sections sur l'ensemble de ce chapitre et celles qui ne s'appliquent à aucun article spécial.

La 5^e section adoptant, à l'unanimité, les motifs développés, à la page 45, chap. IV du rapport de la section centrale chargée d'examiner le budget de 1852, à l'appui de l'opinion qu'il est nécessaire que cette partie du budget soit plus détaillée, que les crédits soient mieux spécifiés, que les dépenses nécessitées par chaque branche de service soient indiquées d'une manière nette et distincte, demande que le chap. IV soit entièrement refondu.

Elle regrette que le Gouvernement ait tenu si peu compte des observations qui ont été faites à cette occasion, qu'il a poussé l'abus de la généralisation encore plus loin que dans le budget de 1852. Adhérer, dit-elle, au système que l'administration veut faire prévaloir, ce serait renoncer au droit qu'a la Chambre de régler les dépenses des divers services.

Elle décide qu'une série de questions sera posée, par son rapporteur, au Gouvernement sur la base de certaines évaluations et sur les dépenses faites pendant l'exercice 1851, afin que la Chambre soit mise à même de juger des besoins de chaque branche de service et puisse leur affecter les crédits dont elles ont réellement besoin.

Cette résolution de la 5^e section a été communiquée à M. le Ministre.

Nous croyons inutile d'insérer sa réponse. Nous verrons plus loin qu'il a été complètement fait droit à la demande de la 5^e section.

La 1^{re} section fait l'observation suivante :

« La Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège se plaint de ce que le
» Gouvernement fait faire un long détour aux marchandises qui, en vertu du
» principe de la plus courte distance devraient être transportées par cette ligne.
» La section croit que les plaintes de la Compagnie sont fondées, qu'il résulte du
» système adopté par l'administration des inconvénients pour le commerce, un
» détriment pour la Compagnie et nul avantage pour l'État. »

M. le Ministre a répondu :

« La question de la direction des transports, appelée, à tort peut être, question
» des courtes distances, a déjà fait l'objet de débats au sein des Chambres.

« J'ai déjà eu occasion de le déclarer, cette question ne put être résolue dans
» un sens absolu ni en faveur ni contre les Compagnies. Plusieurs d'entre elles
» l'ont compris et ont conclu avec le Gouvernement des conventions basées sur les
» considérations de prix, de temps, de service, d'organisation de transports, etc.,
» qui sont essentiellement variables et de nature à mitiger toute solution ab-
» solue.

« Au surplus, je me réserve de traiter cette question d'une manière plus spéciale
» et plus approfondie à l'occasion du tarif des marchandises. »

La 1^{re} section demande des explications sur les moyens que le Gouvernement compte employer pour parvenir au recouvrement de la somme qu'il a été autorisé, par la loi du 4 juin 1850, à prêter à la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège et extensions.

Le Gouvernement a répondu à la question qui lui a été soumise, à cet égard, par la section centrale :

« Aux termes d'une convention dont les bases ont été indiquées à la commis-
» sion spéciale de la Chambre des Représentants, qui avait été chargée d'examiner
» le projet de loi autorisant le prêt (séance du 10 mai 1850), et qui est intervenue
» le 21 septembre 1850 entre le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux
» Publics, la Banque liégeoise et la Compagnie concessionnaire des chemins de
» fer de Liège à Namur et de Mons à Manage, cette dernière s'est engagée à rem-
» bourser l'emprunt endéans six ans.

« A l'exécution de ses engagements, elle a spécialement affecté, à titre de nan-

» tissement, et par privilège au profit du Gouvernement tout l'actif de la Com-
 » pagnie, tous droits et privilèges que lui donnent les octrois de concession, les
 » recettes des deux lignes, etc. L'art. 7 de cette convention porte : « Par suite et
 » par cela seul qu'elle (la Compagnie concessionnaire) se trouverait en demeure
 » de remplir l'un des engagements consentis par elle, les produits de l'exploita-
 » tion et les recettes des deux lignes seront, de plein droit, et sans qu'il soit
 » besoin de recourir, à ces fins, à la justice, acquis aux prêteurs, etc., etc. »

La 4^e section a exprimé le désir de voir présenter, sans plus de délai, la loi sur la comptabilité des recettes du chemin de fer.

M. le Ministre a déclaré que cette loi sera présentée, sous peu de temps, à la Législature. Il a ajouté « qu'il saisissait cette occasion pour déclarer de nouveau
 » que toutes les dépenses et les recettes de l'administration des chemins de fer,
 » postes et télégraphes sont effectuées conformément aux prescriptions de la loi du
 » 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État et de l'arrêté royal du 15 novem-
 » bre 1849 portant règlement d'exécution de cette loi. » — (*Moniteur* du 22 no-
 » vembre 1849); « que la seule exception consiste dans une dérogation à l'art. 7 de
 » la loi qui place les comptables sous l'autorité du Département des Finances,
 » tandis qu'ils sont sous l'autorité du Département des Travaux Publics, exception
 » prévue du reste par l'art. 55 de la même loi. »

Il a été répondu à la 4^e section, qui s'était enquis de l'intention du Gouverne-
 ment à l'égard de la révision de la législation sur la poste aux chevaux :

« Que cette question se lie à celle de l'organisation des affluents du chemin de
 » fer, qui fait l'objet d'une disposition du projet de loi sur le tarif des marchan-
 » disés. »

La 2^e et la 6^e section ayant appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité
 d'achever les stations, celui-ci a fait connaître :

« Qu'il considère cet achèvement comme très-désirable et que cet objet ne
 » sera pas perdu de vue lorsque les Chambres seront saisies de projets de crédits
 » spéciaux. »

La 2^e section désire que les bâtiments des stations soient construits d'une
 manière peu dispendieuse. Ces bâtiments doivent être simples et commodes, mais
 point somptueux.

L'administration a transmis la réponse suivante :

« Le luxe apparent dans les constructions des stations résulte souvent de la mise
 » en œuvre des matériaux, avec intelligence et avec goût. Quant au luxe dans le
 » choix des matériaux, il est toujours un gage de solidité et partant d'économie
 » dans les frais d'entretien. »

La même section a demandé l'achèvement des doubles voies.

Le Gouvernement a répondu :

« Qu'il apprécie toute l'utilité et la sécurité qui résulteraient, pour le service, de
 » l'établissement de ces voies, et que lorsque le moment sera venu de présenter à
 » la Législature des demandes de crédits pour le rail-way, l'achèvement des dou-
 » bles voies, qui comportera une dépense d'environ trois millions, y sera comprise
 » au moins en partie. »

Un membre a émis l'avis que l'achèvement des doubles voies sur toute l'étendue du chemin de fer n'est pas une de ces nécessités auxquelles il faudrait donner la priorité. L'emploi d'un système de signaux par cloches électriques suffit pour assurer, avec une seule ligne, sur les sections où le mouvement n'est pas très-considérable, une régularité et une sécurité parfaites. Ce système est appliqué sur le chemin de fer de Minden et mérite l'attention du Gouvernement.

A ce propos, le même membre a critiqué le système de signaux ou plutôt l'absence presque complète de signaux sur nos lignes. La Providence, dit-il, nous a épargné la douleur de grands désastres. C'est à elle seule que nous devons en rendre grâce, car nous manquons aux précautions les plus ordinaires. Les signaux sur la voie sont défectueux et les gardes, chargés d'un travail qui les occupe pendant une grande partie du parcours, n'exercent plus de surveillance sur les trains. La vie des voyageurs est confiée à la seule attention du machiniste et du chauffeur. Il pense qu'il est urgent d'adopter un bon système de signaux et d'attacher à chaque train des graisseurs qui, pendant le parcours, rempliraient l'emploi de vigies et de garde-frein.

La 6^e section s'est plainte de l'irrégularité dans l'arrivée des convois, sur toutes les lignes et spécialement sur les lignes du Nord.

L'administration a répondu « qu'elle fait tous ses efforts pour rendre aussi » régulière que possible la marche des convois, mais qu'il ne doit pas être perdu » de vue qu'il y a, sur le réseau belge, plusieurs points de coïncidence pour les » convois, notamment Malines, Gand, Braine, etc., et qu'une irrégularité d'un » convoi est souvent une cause de retard pour les trains en relation ; que les faits » dont on parle sont sans doute exceptionnels, puisqu'il résulte du contrôle des » transports que les convois de la ligne du Nord marchent généralement avec » beaucoup de régularité. »

La 5^e section, s'occupant des plantations le long de la voie, pense qu'il serait désirable qu'on plantât des chênes partout où le terrain est propre à cette essence.

L'administration a fait observer, à cet égard, avec raison, « que la plantation » de chênes ou d'arbres en général le long du railway, à l'exception de la raspe, » présente un danger prévu par la loi du 13 avril 1843, sur la police des chemins » de fer, et qu'en outre elle est, pendant la période de la chute des feuilles, une » cause fréquente de retards dans la marche des convois. »

La 5^e section a demandé qu'afin de parvenir à donner suite au vœu de la loi du 20 décembre 1851, qui a décrété la construction, par voie de concession, d'un chemin de fer reliant la ville de Tongres au railway national, cet embranchement soit concédé moyennant exploitation avec le personnel et le matériel de l'État, sous réserve que cette exploitation ne soit pas onéreuse au trésor public.

Le Gouvernement a répondu « que la loi qui l'autorise à contracter avec une » compagnie pour la construction de ce chemin de fer, moyennant la garantie d'un » *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital n'excédant pas un million de » francs, ne l'autorise point à se charger de l'exploitation de cette ligne. »

Cette demande de la 5^e section a donné lieu à l'observation suivante de la part d'un membre de la section centrale.

On doit désirer, dit-il, que le chemin de fer d'Ans à Tongres se fasse ; mais il n'est pas possible d'engager le Gouvernement à se charger de l'exploitation de cet

embranchement. Cette exploitation au moyen du matériel de l'État, beaucoup trop lourd, trop coûteux et trop dispendieux pour le mouvement qui se fera sur cette ligne, ne manquerait pas d'être très-onéreuse au trésor. L'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt a coûté à l'État, en 1884, 7,249 francs par kilomètre ou 117 p. % des recettes brutes. Les dépenses du chemin de fer de Tournay à Jurbise se sont élevées par kilomètre à 10,438 francs ou 86 p. % des recettes. Il est impossible de conseiller à l'administration de faire de nouvelles opérations de cette espèce.

Si la somme sur laquelle un *minimum* d'intérêt a été garanti par la loi du 20 décembre 1884 n'est pas suffisante pour la construction de cet embranchement et l'achat du matériel — et nous croyons qu'elle est réellement insuffisante — il vaudrait mieux que l'État donnât sa garantie pour une somme plus considérable et laissât la charge de l'exploitation à la Compagnie concessionnaire. Exploitée avec intelligence et économie et avec un matériel proportionné au trafic, cet embranchement n'imposerait pas de sacrifice bien lourd au budget de l'État.

La section centrale ne s'est pas occupée de la question soulevée par la 4^{re} section au sujet des transports par la voie la plus courte; elle a pensé que cette question sera traitée avec plus d'opportunité à l'occasion de l'examen du tarif des marchandises.

Elle s'associe à l'opinion exprimée par la 6^e section sur la nécessité d'achever les bâtiments des stations.

La section centrale est d'avis que le manque de bâtiments pour mettre à couvert les marchandises et pour faciliter le travail de leur embarquement et de leur débarquement et le défaut de hangars destinés à servir de remise pour le matériel roulant, doivent être comptés parmi les causes qui rendent l'exploitation du chemin de fer trop coûteuse.

Il en résulte des avaries pour les marchandises, l'impossibilité d'utiliser d'une manière complète le matériel, une augmentation de main-d'œuvre et une détérioration plus prompte des voitures et des waggons. La condition du chemin de fer belge est, sous ce rapport, plus mauvaise que celle d'aucune ligne étrangère. Cependant il a été dépensé des sommes considérables pour la construction des stations; mais il est arrivé malheureusement que, se laissant guider par des considérations étrangères aux nécessités du service, l'administration n'a pas toujours employé de la manière la plus utile les crédits qui lui ont été alloués par les Chambres.

La section appelle l'attention de l'administration sur le caractère simple et économique des stations des chemins de fer allemands. Il y a là d'excellents modèles à suivre.

La section centrale a désiré savoir quelle est la superficie des excédants d'emprises qui ne sont pas utilisés pour le service du chemin de fer.

L'administration a fait connaître que cette superficie est d'environ 98 hectares.

« Ces terrains, dit-elle, aujourd'hui mis en location par l'administration » des domaines, et qui, par conséquent, ne demeurent pas improductifs pour » l'agriculture et le trésor de l'État, ne sauraient être aliénés définitivement, » parce qu'ils sont susceptibles d'être ultérieurement employés à l'établissement » de maisons de surveillance, à la construction de voies nouvelles, de débarca-

» d'êtres, chantiers de dépôt, etc., le tout lorsque des fonds auront été alloués
» pour ces travaux. »

La question de la division du chap. IV, soulevée par la 5^e section, a paru importante à la section centrale.

Dans les budgets précédents, les allocations pour traitements du personnel du chemin de fer, des télégraphes, de la régie et des postes faisaient l'objet d'articles différents. Il en était de même des salaires d'ouvriers, du matériel, des fournitures, des travaux qui, pour chacun de ces services spéciaux, avaient leurs crédits propres. Cependant la section centrale chargée de l'examen du budget de 1852 avait pensé que les Chambres, qui sont les gardiennes de la bourse publique, avaient le droit d'exiger, pour l'accomplissement de leur devoir, une spécialité plus grande des crédits nécessaires à chaque branche de service.

« Un détail exagéré peut présenter des inconvénients ; mais une généralisation
« excessive, outre qu'elle rend un examen approfondi du budget impossible, peut
» donner lieu à des abus. En groupant dans un même article, les dépenses du
» personnel de la direction des chemins de fer, du service des routes, de la loco-
» motion, des transports et de la perception, il est possible qu'on distraie
» les fonds destinés à un service au profit d'un autre service. — Ce serait
» l'abus. — Mais à côté de la possibilité de cet abus, il y a le désavantage très-
» réel que la Chambre n'a pas de contrôle sur certaines branches de service dont
» les dépenses sont excessives. Si, par exemple, la Chambre jugeait que les
» dépenses de réparation des locomotives coûtent trop, parce que le personnel
» dirigeant est trop nombreux, quel moyen aurait-elle pour contraindre l'admi-
» nistration à réduire ce personnel, si elle devait voter l'article du budget qui
» porte une seule allocation pour le personnel chargé de ces réparations et pour
» celui de tous les autres services ? Que ferait-elle si, croyant que le mal est
» dans les ateliers, elle devait confondre, dans un seul vote, l'allocation qu'elle
» croit suffisante pour l'entretien du matériel avec les fonds qu'elle accorde pour
» les autres branches du service de la locomotion ? — On dira que la Chambre
» peut diminuer le crédit si elle croit qu'un service est susceptible d'économie. —
» Oui, mais l'administration ne fait-elle pas le partage du crédit ? Ne peut-elle
» pas excéder la portion que vous avez voulu allouer à telle branche en réduisant
» celle que vous aviez votée pour telle autre ? — Ce serait de nouveau l'abus. —
» Oui, mais vous n'avez rien pour défendre votre action légitime contre un pareil
» abus, si ce n'est la spécification, par branches de service, des crédits que vous
» voulez leur affecter. »

Ainsi s'exprimait le rapport de la section centrale du budget de 1852.

Sans égard pour ces considérations, le projet de budget pour l'exercice 1853 réunissait en un seul article les allocations pour traitements des fonctionnaires et employés appartenant à des services publics différents ; il n'ouvrait plus des crédits particuliers pour les chemins de fer, pour les télégraphes, pour les postes ; chacun de ces services n'était plus un être distinct ayant ses besoins et ses comptes propres, il en faisait un tout collectif et réclamait pour le Gouvernement seul le droit d'assigner à chaque branche les crédits nécessaires à sa marche.

La garantie du bon emploi du crédit et le moyen de contrôle qu'on accordait aux Chambres auraient consisté, suivant une note fournie à la section centrale,

« dans l'insertion, par *littéra*, au cahier des développements, de toutes les subdivisions des dépenses que le Gouvernement croirait utiles pour l'appréciation des Chambres ou que celles-ci et les sections réclameraient, et dans l'indication, au compte-rendu annuel de l'exploitation, des chiffres des dépenses effectives, dans l'ordre des *littéra* adoptés dans le cahier des développements. »

La section centrale a rejeté ce plan. Elle a pensé que le bien de l'administration, autant que le droit des Chambres, veut que le budget mette en lumière les besoins de chaque service, sans cependant entrer dans des détails trop minutieux qui pourraient gêner la liberté des mouvements, l'action utile du pouvoir exécutif. Cette idée a inspiré à la section centrale la nouvelle rédaction du chapitre IV, qu'elle a l'honneur de soumettre à l'examen de la Chambre.

Suivant l'art. 1^{er}, chap. 1^{er} de l'arrêté royal du 1^{er} mars 1832, portant réorganisation des services des chemins de fer, postes et télégraphes, cette administration comprend les services d'exécution suivants :

- I. Voies et travaux.
- II. Traction.
- III. Arsenal.
- IV. Mouvement.
- V. Trafic.
- VI. Postes.
- VII. Télégraphes.
- VIII. Magasin central.

La section centrale a adopté ces divisions, en réunissant cependant, dans un même paragraphe, la traction et l'arsenal, qui ne peuvent pas être considérés comme des services distincts, et le mouvement et le trafic, entre lesquels il est très-difficile de faire une distinction.

Nous sommes heureux de pouvoir déclarer que M. le Ministre, à la suite d'un entretien que le rapporteur a eu l'honneur d'avoir avec lui, s'est rallié à la rédaction de la section centrale et que les chiffres des différents crédits ont été proposés de commun accord avec l'administration.

Le chapitre IV serait donc amendé comme suit :

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1853.	
		PAR ARTICLE.	Total PAR SERVICE.
CHAPITRE IV.			
SERVICES D'EXECUTION. — CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE.			
PREMIÈRE SECTION. — Voies et travaux.			
56	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	179,160	2,549,860
57	Salaires des agents payés à la journée.....	1,177,400	
58	Matériaux, engins, outils et ustensiles.....	830,000	
59	Travaux et fournitures.....	365,000	
DEUXIÈME SECTION. — Traction et arsenal.			
60	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	118,060	5,327,200
61	Salaires des agents payés à la journée.....	1,340,450	
62	Primes d'économie et de régularité.....	50,000	
63	Combustibles et autres consommations pour la traction des convois.....	1,004,000	
64	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.....	918,710	
65	Redevances aux Compagnies.....	116,000	
TROISIÈME SECTION. — Mouvement et trafic.			
66	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	771,509	1,846,799
67	Salaires des agents payés à la journée et manœuvres.....	693,500	
68	Frais d'exploitation.....	181,790	
69	Camionage.....	180,000	
70	Pertes et avaries.....	20,000	
QUATRIÈME SECTION. — Télégraphes.			
71	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	40,000	55,000
72	Salaires des agents payés à la journée.....	4,000	
73	Entretien.....	9,000	
CINQUIÈME SECTION. — Service en général (chemins de fer et télégraphes).			
74	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	28,550	187,294
75	Salaires des agents payés à la journée.....	50,000	
76	Matériel et fournitures de bureau.....	118,744	
77	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.....	10,000	
SIXIÈME SECTION. — Régie.			
78	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	36,500	40,000
79	Frais de bureau et de loyer.....	3,500	
SEPTIÈME SECTION. — Postes.			
80	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	499,990	1,597,950
81	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.....	645,960	
82	Transport des dépêches.....	289,000	
83	Construction et appropriation de locaux à Beverloo et à la Louvière.....	10,000	
84	Matériel, fournitures de bureau; frais de loyer et de régie.....	185,000	
TOTAL.....		Fr.	9,801,805

Le tableau suivant indique le détail des dépenses auxquelles les différents articles se rapportent. Le Compte-rendu annuel de l'exploitation fera connaître la distribution de chaque crédit dans l'ordre des *littera* qui a été adopté d'accord avec l'administration, en sorte qu'il sera aisé à la Chambre de suivre les nécessités de l'ensemble et des détails de chaque service.

N° DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1853.	
			Par nature DE DÉPENSE.	Total PAR SERVICE.
CHAPITRE IV.				
SERVICES D'EXÉCUTION. — CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE.				
PREMIÈRE SECTION. — Voies et travaux.				
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :				
36	a	Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc..... fr. 110,000	179,160	
	b	Constructions nouvelles et entretien des bâtiments et dépendances..... 56,860		
	c	Indemnités : frais de déplacements, intérim et travail extraordinaire..... 12,500		
Salaires des agents payés à la journée :				
37	a	Surveillance et police de la route (surveillants, piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, gardes-signaux, gardes-excentriques, pontonniers, etc..... 506,900	1,177,400	
	b	Entretien ordinaire de la route, remplacement de billes et rails, etc. (chefs-poseurs, terrassiers, poseurs, maçons, charpentiers, etc.)..... 670,500		
Matériaux, engins, outils et ustensiles :				
38	a	Remplacement de billes..... 288,000	850,000	
	b	Id. de rails et accessoires de la voie..... 454,000		
	c	Id. du matériel fixe tenant à la voie..... 62,000		
	d	Id. d'outils, ustensiles et objets divers..... 26,000		
Travaux et fournitures :				
39	a	Réparation des ouvrages d'art, du matériel fixe tenant à la voie, des stations, bâtiments et dépendances..... 256,000	565,000	
	b	Travaux d'amélioration id. id..... 127,000		
DEUXIÈME SECTION. — Traction et arsenal.				
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :				
40	a	Traction. — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations; approvisionnement de combustible et réceptions..... 62,590	118,060	
	b	Arsenal. — Grandes réparations et renouvellement du matériel en général..... 47,770		
	c	Indemnités. — Frais de déplacements, intérim; travail extraordinaire..... 7,900		
			2,549,560	

N° DES ARTICLES	LITTÉRALE des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1883.	
			Par nature DE DÉPENSE.	Total PAR SERVICE.
		Salaire des agents payés à la journée :		
61	a.	Traction des convois (machinistes et chauffeurs).....	278,300	1,540,430
	b.	Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, waggons, etc., dans les stations.....	424,950	
	c.	Grandes réparations du matériel en général, à l'arsenal..	522,000	
	d.	Renouvellement et amélioration du matériel.....	100,000	
	e.	Agents en service général (veilleurs, pompeurs, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, manœuvres, etc.)...	215,000	
		Primes d'économie et de régularité :		
62	a.	Pour économies constatées dans la consommation du coke.	20,000	30,000
	b.	Pour encourager la marche régulière des convois.....	10,000	
		Combustibles et autres consommations pour la traction des convois :		
63	a.	Combustible. — Houille, coke, bois d'allumage, et fabrication éventuelle du coke.....	905,000	1,004,000
	b.	Huile, suif, graisse et autres consommations.....	101,000	
		Entretien, réparation et renouvellement du matériel; matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses :		
64	a.	Entretien, visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, waggons, etc.....	718,710	918,710
	b.	Renouvellement du matériel.....	200,000	
65	a.	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.....		116,000
		TROISIÈME SECTION. — Mouvement et trafic.		
		Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :		
66	a.	Mouvement. — Surveillance des convois; répartition des waggons; convoyage des voyageurs et des marchandises.	226,575	771,809
	b.	Trafic. — Surveillance du service; distribution des coupons; inscription des bagages et des marchandises; factage; pertes et avaries; relations internationales, etc....	553,034	
	c.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire et découchers des gardes-convois.....	11,900	
		Salaire des agents payés à la journée et manœuvres :		
67	a.	Chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagages, etc.....	439,500	693,500
	b.	Formation des convois; nettoyage des voitures et bureaux; portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc.....	240,500	
	c.	Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords..	15,500	

N° DES ARTICLES.	LITTÉRALE des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1853.	
			Par nature DE DÉPENSE.	Total PAR SERVICE.
		Frais d'exploitation :		
68	a	Éclairage des stations, gares, bureaux, salles d'attente et chauffage.....	125,240	181,790
	b	Consommations diverses.....	56,550	
	c	Loyers de locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes.....	10,000	
	d	Usage de la station d'Herbesthal et quote-part des dépenses du personnel des convois rhénans.....	10,000	
69	a	Camionnage. — Prise et remise à domicile des marchandises.....	180,000	35,000
70	a	Pertes et avaries. — Indemnités aux ayant-droit et frais d'expertise..	20,000	
		QUATRIÈME SECTION. — Télégraphes.		
71	a	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	40,000	9,000
72	a	Salaires des agents payés à la journée	4,000	
73	a	Entretien des lignes et des appareils, mobilier et consommations diverses	9,000	
		CINQUIÈME SECTION. — Service en général (chemin de fer et télégraphes).		
		Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :		
74	a	Conservation des approvisionnements et délivrances aux dépôts	9,400	28,550
	b	Constatation des quantités et réception des approvisionnements	6,150	
	c	Vérification des magasins et des inventaires.....	11,500	
	d	Indemnités. — Frais de déplacements, etc.....	1,500	
		Salaires des agents payés à la journée :		
75	a	Entretien et classement des approvisionnements, et délivrances aux dépôts, etc.....	17,000	30,000
	b	Déchargement, pesage, comptage et mesurage des approvisionnements présentés en réception. — Confection de la graisse jaune et des paniers à coke.....	13,000	
76	a	Matériel et fournitures de bureaux. — Papiers, impressions, publications, mobilier et fournitures de bureau ; menues dépenses.....	118,744	187,294
77	a	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	10,000	
		SIXIÈME SECTION. — Régie.		
		Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :		
78	a	Traitements.....	53,000	56,500
	b	Indemnités de déplacements.....	5,500	
79	a	Frais de bureau et de loyer.....	5,500	40,690

N ^o DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1853.		
			Par nature DE DÉPENSE.	Total PAR SERVICE.	
SEPTIÈME SECTION. — Postes.					
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :					
80	a	Inspection, surveillance et contrôle	54,250	499,990	
	b	Bureaux de perception et de distribution	385,000		
	c	Bureaux ambulants	60,760		
81	»	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.	645,960	1,597,950	
Transport des dépêches :					
82	a	Malles estafettes et ordinaires, desservies par les maîtres de postes	70,000		
	b	Entreprises spéciales pour le transport des dépêches	150,000		
	c	Subsides et indemnités à des entrepreneurs de messageries et autres personnes chargées du transport des dépêches.	45,000		
	d	Frais de passage d'eau, d'entreposage de dépêches, de remplacements et autres menues dépenses	20,000		
	e	Entretien et construction de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer	20,000		
83	»	Construction et appropriation de locaux pour la poste, à Beverloo et à La Louvière	10,000		
84	»	Matériel. — Papiers, impressions, publications, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, menues dépenses	153,000		
TOTAL			fr.	9,801,805	

PERSONNEL DU CHEMIN DE FER EN GÉNÉRAL.

Il a été dépensé, en 1851, pour traitements et indemnités des fonctionnaires et employés du chemin de fer, une somme de fr. 1,120,878-20, répartie comme suit :

Traitements	fr. 1,068,379 57
Frais de déplacements.	45,985 15
Indemnités.	6,513 57

Dans le chiffre des traitements est comprise une somme de 10,000 francs payée à titre d'honoraire à un architecte.

L'allocation votée au budget était de 1,115,239 francs.

Comme nous l'avons vu antérieurement, l'allocation demandée aujourd'hui s'élève à 1,151,159 francs. Il y a donc une augmentation, dans ce crédit, de 35,900 francs.

Mais il a été opéré un transfert de 45,900 francs de l'article *salaires* à l'article

traitement, ce qui a donné à l'administration l'occasion de dire qu'au lieu d'une augmentation, l'allocation pour le personnel présente une diminution notable.

La section centrale ne peut pas admettre cette assertion. Il est vrai que le transfert étant de 45,900 francs et la somme demandée n'étant supérieure que de 55,900 francs au crédit alloué aux budgets de 1851 et 1852, il y a en apparence une diminution de 10,000 francs ; mais, en réalité, il y a une augmentation très-considérable, puisque le traitement des gardes-convois qui, avant l'arrêté du 21 novembre 1851, était imputé intégralement sur l'article *traitement du personnel*, est imputé aujourd'hui jusqu'à concurrence de 60,000 francs sur l'article spécial aux primes. C'est là un transfert dont, pour établir le véritable état des choses, il est nécessaire de tenir compte. Il faut tenir compte aussi de la réduction faite sur le traitement fixe des employés aux marchandises.

La section centrale a ordonné l'insertion dans ce rapport des tableaux suivants :

- 1° État des sommes imputées, pendant l'exercice de 1851, sur l'allocation pour traitement du personnel ;
- 2° État des sommes payées pour frais de déplacements ;
- 3° Relevé des indemnités accordées sur l'article *personnel* ;
- 4° Liste des employés rétribués sur états de salaires comme ouvriers ;
- 5° Liste des fonctionnaires et employés de la section de disponibilité et de non-activité. (Voir annexes *E, F, G, H, I, K, L* et *M*.)

La section centrale appelle l'attention de la Chambre sur ce premier tableau, qui démontre que les dépenses liquidées pour le service de la direction générale, pendant l'exercice 1851, se sont élevées à 526,815 francs, tandis que, d'après le littéra *a* de l'art. 54 de ce budget, la somme indiquée comme nécessaire à cette branche du service n'était que de 230,837 francs ; que, d'un autre côté, les nécessités probables pour le service des routes et des stations étaient évaluées à 183,459 fr., tandis que les dépenses liquidées ne se sont élevées qu'à 106,990 fr. On comprend que des causes imprévues puissent modifier les nécessités d'un service ; mais ici ces causes n'ont pas existé : les besoins des deux services étaient susceptibles de l'évaluation la plus rigoureuse. La section centrale invoque cet exemple à l'appui de son opinion sur la nécessité de spécialiser les dépenses par articles, afin qu'il y ait de la vérité dans le budget et que les fonds que les Chambres ont cru devoir voter pour un service ne soient pas détournés au profit d'un autre.

La 2^e section a critiqué les frais de déplacements. Les voyages de certains fonctionnaires, dit-elle, sont beaucoup trop fréquents et semblent donner lieu à des abus.

L'administration a répondu :

« L'attention du Département des Travaux Publics n'a cessé d'être éveillée sur » ce point. Les fonctionnaires en service actif, astreints par la nature de leurs » fonctions à des déplacements, ne sont remboursés qu'en raison du nombre de » tournées qu'ils font. S'ils effectuent un nombre de tournées inférieur au *mini-* » *mum* (100 à 200 par an), ils ne reçoivent l'indemnité qu'en raison du nombre » de tournées effectives ; s'ils dépassent ce *minimum*, et c'est généralement le cas, » ils ne reçoivent pas de supplément.

- » Les fonctionnaires en sous-ordre sont, en outre, tenus de mentionner dans leurs déclarations et de produire, au besoin, leur ordre de tournée.
- » Les missions spéciales à l'intérieur et les missions à l'étranger sont ordonnées par le Ministre lui-même.
- » On verra, par les chiffres produits en réponse aux questions de la 3^e section, que les frais de déplacements sont loin de présenter aucune exagération.
- » On se bornera, pour le moment, à constater que les frais de déplacements et indemnités de tout le personnel de l'exploitation qui, en 1847, s'étaient élevés à fr. 97,486 00
- » sont descendus, en 1850, à 63,394 69
- » et, en 1851, à 54,600 00 »

La somme qui a été dépensée pour indemnités de frais de déplacements a paru trop considérable à la section centrale. La section croit que cette dépense pourrait subir une forte réduction. Il ne faut pas que les indemnités pour frais de voyage deviennent un moyen d'augmenter les émoluments attachés à un emploi. L'indemnité accordée à un employé assujéti à des déplacements ne doit représenter, pour qu'il n'y ait ni inégalité, ni faveur, que les frais auxquels ces déplacements l'ont astreint. A ce point de vue le tarif est trop élevé. Il ne faut pas non plus que le déplacement, pour donner droit à l'indemnité, ait eu un autre but que les besoins du service.

Quant aux gratifications accordées à des agents qui ont été astreints à un travail extraordinaire ou qui se sont signalés par leur zèle, la section centrale recommande à l'administration d'apporter beaucoup de circonspection dans la mise en pratique du principe d'une rémunération de cette espèce.

Les trois transferts, s'élevant ensemble à 43,900 francs, des articles *Salaires* au crédit pour traitements, ont donné lieu à une longue discussion au sein de la section centrale. La section ne peut pas s'empêcher, quelles que soient les considérations que l'on invoque, de blâmer l'irrégularité que la nécessité de ces transferts a révélée; aucun employé ne doit être payé sur état de salaires comme ouvrier. Une telle dépense n'est pas légale; elle est contraire aux règles d'une bonne comptabilité, puisqu'elle détruit la sincérité dans les comptes.

La majorité de la section centrale n'a admis les transferts demandés que pour mettre fin à un état de choses aussi irrégulier. Elle propose d'insérer dans la loi du budget une disposition ayant pour objet de prévenir le renouvellement de pareils abus.

§ — 1^{er}. VOIES ET TRAVAUX.

On demande pour ce service une somme de 2,549,560 francs, à laquelle il faut ajouter la part des dépenses d'administration incombant à ce service. La section centrale n'a pas pu proposer une réduction sur ce crédit, et cependant elle est convaincue que, si le Gouvernement voulait entrer dans ce système de réforme, qui a paru à la section centrale également désirable pour la marche des affaires et pour les intérêts du trésor, une somme beaucoup moins considérable suffirait pour tous les besoins. Mais que peut la section centrale, à moins que le Gouvernement ne

veuille sincèrement, sérieusement, avec elle, une organisation meilleure et simplifiée.

Comme nous l'avons dit précédemment, le service des voies et travaux devrait se concentrer dans les mains d'un seul homme placé sous les ordres du Ministre et du directeur général. Il devrait avoir dans ses attributions tout ce qui concerne la partie technique et l'administration de la voie. Un pareil fardeau n'est pas trop lourd pour un seul homme. Nous pourrions invoquer vingt exemples pour le prouver et ces exemples démontreraient en même temps combien ce système est bon pour la conduite des affaires. A l'Eastern Counties, M. Ashcroft fait, avec l'assistance d'un seul ingénieur et d'un bureau composé de trois commis et de deux dessinateurs, tout le service d'une ligne, qui a une longueur de 518 kilomètres et l'entretien des voies, bâtiments et stations est irréprochable.

Au chemin de fer de Cologne à Minden, — nous citons encore cet exemple, parce qu'il n'y a pas d'administration qui marche avec un ordre plus parfait, pas de ligne qui soit dans un état d'entretien plus satisfaisant, — à ce chemin de fer, l'entretien et l'administration de la voie sont dans les mains d'un seul chef, assisté d'un personnel très-peu nombreux.

L'ingénieur de la voie, le directeur ou le chef de service — peu importe le mot — devrait donc avoir dans ses attributions l'entretien, l'amélioration et le parachèvement des voies, travaux d'art, bâtiments, stations et télégraphes, et ce qui s'y rapporte, enfin tout ce qui est aujourd'hui du ressort de la deuxième direction, mais avec cette différence que l'homme qui se trouvera à la tête de cette direction, ait le commandement, la surveillance et la responsabilité du service entier. Tout doit aboutir à lui, tout doit venir de lui; les ingénieurs qui exécutent et surveillent les travaux sur les lignes sont des contre-maitres qui reçoivent de lui leur impulsion et leurs ordres; ils doivent être ses assistants, ses adjoints et non pas, comme aujourd'hui, les instruments des commis qui, dans le système actuel, constituent proprement la direction.

L'imperfection de notre mécanisme est évidente; elle est attestée par les sommes trop considérables que nous dépensons et par l'état comparativement peu satisfaisant dans lequel se trouvent nos lignes.

Pourquoi hésite-t-on à changer ce mécanisme? Il est vrai de dire qu'on a fait quelques réformes; mais on s'est arrêté trop tôt.

Partout on est à la recherche des moyens pour diminuer les dépenses d'entretien, pour augmenter la durée du matériel des voies. Qu'a-t-on fait dans ce but en Belgique?

Il y a des lignes où l'on est parvenu à réduire de plus de 50 p. % les dépenses de main-d'œuvre; en Belgique, elles augmentent et elles augmenteront encore à mesure que la route vieillera.

A cette occasion, la section centrale croit devoir appeler l'attention du Gouvernement sur la question du renouvellement de la voie. Quelques parties ont été renouvelées; sur un développement total de 2,442,000 mètres courants, 655,544 mètres de rails ont été remplacés depuis 1840 jusqu'à 1852; mais il est reconnu que la durée ordinaire des rails n'est que de 20 à 25 ans, et nous craignons fort que nos rails ne résistent pas si longtemps; il arrive un jour où les réparations ordinaires ne suffisent plus, où la ligne entière doit être renouvelée.

Cette nécessité se montrera subitement ; dans quelque temps, la voie aura vieilli, il faudra renouveler toutes les parties où de nouveaux rails n'auront pas été substitués aux anciens, et la dépense sera considérable ; car il s'agira de renouveler, dans l'espace de peu d'années, plus d'un million et demi de mètres courants de rails.

Les compagnies se préparent généralement à cette dépense au moyen d'un fonds de réserve dont les intérêts accumulés doivent suffire au renouvellement complet.

Il est bon que le Gouvernement ne perde pas de vue la nécessité de ce renouvellement.

Quant au remplacement des billes, il ne semble pas qu'il doive nous occasionner des dépenses extraordinaires.

La section joint à ce rapport :

1° Un tableau indiquant, pour les années 1847 à 1851, les dépenses réelles du service des voies et des stations ;

2° Deux tableaux présentant l'indication du renouvellement annuel des rails et des billes. (*Voir les annexes N, O et P.*)

ART. 56. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 179,160 00

Cette somme comprend une allocation de 56,860 francs pour le personnel des services des constructions et d'entretien des bâtiments qui, avant la réorganisation du 21 mars 1852, était confondu avec le personnel de la direction.

ART. 57. *Salaires des agents payés à la journée* fr. 1,177,400 00

Le litt. a de l'art. 58 de l'ancien projet de budget fixait cette allocation à 1,107,400 francs.

Il a été reconnu, d'après les états de salaires, que cette somme devait être fixée à 1,177,400 francs.

L'augmentation ne constitue pas une nouvelle charge pour le budget. On verra plus loin qu'il y a une réduction plus qu'équivalente à l'art. 61 *Salaires du service de la traction et de l'arsenal.*

ART. 58. *Matériaux, engins, outils et ustensiles* fr. 830,000 00

On a réuni en un seul article toutes les dépenses pour matériaux nécessaires à l'entretien et au renouvellement annuel de la voie.

Le crédit de 830,000 francs se compose de différents transferts. M. le Ministre nous a fait connaître que cette allocation est devenue insuffisante, par suite de l'élévation du prix des rails. L'augmentation de ce prix a été, à la dernière adjudication, de 80 francs par tonne. Il pense que la somme proposée à cet article devrait être majorée de 170,000 francs.

La section centrale n'a pas pris de décision sur ce point. Elle pense cependant que ce serait une chose fâcheuse que de devoir diminuer la quantité des rails pour le remplacement annuel.

La 5^e section ayant demandé quelle était la valeur, en magasin ou déposée sur les lignes, au 31 décembre 1884, de billes, rails et autres approvisionnements pour le service de la voie et des stations, l'administration nous a fait parvenir la note suivante :

« Au 31 décembre, il se trouvait en approvisionnement sur les lignes, pour le » service ordinaire et pour la construction des doubles voies :

» a. En matériaux neufs :

» 924,000 kilog. rails évalués à	17 fr. les 100 kilog. ou fr.	158,980
» 1,280,000 » coussinets	15 »	166,400
» 22,000 » chevilles et clavettes	30 »	6,600
» 40,000 coins	0 10	4,000
» 22,500 billes	5	112,500
» Total fr.		<u>448,480</u>

» b. En matériaux vieux destinés au remaniage :

» 2,400,000 kilog. rails évalués à	10 fr. les 100 kilog. ou fr.	240,000
» 1,500,000 » coussinets	8 »	120,000
» 120,000 » chevilles et clavettes	10 »	12,000
» Total fr.		<u>372,000</u>

» Il est à remarquer que la presque totalité de ces matériaux constituait un » restant des approvisionnements formés au moyen du crédit spécial alloué par la » loi du 21 avril 1848, et a, depuis lors, servi à la construction des deuxièmes » voies. »

ART. 59. *Travaux et fournitures* fr. 363,000 00

Ce crédit s'applique aux travaux faisant l'objet d'adjudications publiques et à ceux que l'administration doit faire exécuter à la journée.

§ 2. — TRACTION ET ARSENAL.

La section centrale renouvelle ici les observations qu'elle a présentées, à l'occasion du paragraphe précédent, sur l'organisation des chemins de fer.

D'après le projet de budget, le service de la locomotion coûterait 3,527,203 fr., non compris les dépenses d'administration générale et certains frais généraux.

Nous n'hésitons pas à dire que ce chiffre est trop élevé et qu'il serait possible de réaliser sur ce service une économie qu'un membre a évaluée à 600,000 ou 700,000 francs.

Les causes des dépenses trop grandes sont nombreuses. La première et la principale est ici, comme dans le service des voies, le défaut d'un chef responsable. Aussi longtemps qu'il n'y aura pas un homme qui aura seul la direction et la responsabilité de ce service, il ne faut pas espérer que les dépenses rentreront dans des limites plus étroites. La traction, les réparations, grandes et petites, le

renouvellement, tout doit être centralisé dans une main. Il n'y a pas un chemin de fer bien administré où cette centralisation n'existe, parce que l'absence de cette centralisation, c'est la dilapidation. c'est la dépense faite sans intelligence. c'est un matériel en mauvais état. Pourquoi les frais généraux des réparations à nos locomotives s'élevaient-ils, en 1850, à l'arsenal de Malines, à 93 p. % de la main-d'œuvre? Pourquoi le tantième des frais généraux, proportionnel au salaire dans les ateliers des voitures, était-il de près de 53 p. %? (*Voir annexe Q.*) Pourquoi notre consommation de coke est-elle si grande? Pourquoi, malgré les sommes considérables que nous avons dépensées pour réparations et renouvellement de notre matériel roulant, une grande partie de nos locomotives se trouvent-elles dans un état si peu satisfaisant qu'on ne l'excuse qu'en disant que nos locomotives ont vieilli? Ces effets ont pour cause première l'absence d'un chef réel de la locomotion, qui commande tout le service, qui le surveille par lui-même et qui en fait mouvoir tous les ressorts par lui-même et par ses agents.

On a signalé, au sein de la section centrale, les inconvénients qui résultent du mode actuel d'adjudication du coke et les vices du mode de réception du coke, de la houille et des matières et fournitures nécessaires pour l'entretien du matériel. On croit que les réceptions sont faites avec trop de facilité. Ces considérations ont confirmé la section dans son opinion qu'il y a une urgente nécessité à réformer le service de la locomotion. La responsabilité est le seul remède à ces abus.

La section centrale a examiné la question de l'insuffisance du matériel de transport pour les marchandises. Elle pense que ce matériel serait suffisant si, dans les principales stations, il y avait des hangars pour mettre les marchandises à couvert. Dans l'état actuel des choses, les waggons ne peuvent pas être assez complètement utilisés. Le parcours moyen, qui est moins élevé que sur d'autres lignes, démontre que les retards que les waggons éprouvent dans les stations sont occasionnés par le manque de matériel.

Quant aux plaintes que l'on fait, relativement au mauvais état des bâches, la section pense que ces plaintes sont fondées, et elle engage M. le Ministre à rechercher s'il ne conviendrait pas de ne plus construire à l'avenir, pour le transport des marchandises, que des waggons fermés, à toit mobile, d'après le système Henson. Ce waggon, qui est généralement adopté en Angleterre, présente de grands avantages.

La section centrale appelle l'attention de M. le Ministre sur la nécessité de ne confier la conduite des machines qu'à des mécaniciens expérimentés. Le mécanicien qui conduit un train est chargé d'une responsabilité immense, car la vie des voyageurs est dans ses mains, et il doit posséder des connaissances spéciales pour soigner convenablement la conservation et le bon état de sa machine. La durée du bon service d'une locomotive dépend en grande partie du machiniste. Or, le taux du salaire payé à un grand nombre de machinistes est tel qu'il ne peut pas être considéré comme la rémunération suffisante d'un mécanicien capable et d'un service aussi rude. Ce salaire, pour quelques-uns, n'est que de 3 francs et descend jusqu'à fr. 2-60, salaire ordinaire des chauffeurs.

Nous abordons les articles.

ART. 60. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 118,060 00

La section centrale a adopté ce chiffre qui a été fixé d'après la liste des traitements des agents de ce service.

ART. 61. *Salaires des agents payés à la journée* fr. 1,340,450 00

La section centrale a confondu, en un seul article, la main-d'œuvre pour les réparations et le salaire des machinistes, chauffeurs, etc. Il aurait été plus rationnel de faire distinction entre les ouvriers des ateliers et ceux attachés à la traction; mais la section centrale a craint de donner lieu à quelques difficultés. D'après la promesse, faite par l'administration, le Compte-rendu annuel indiquera le chiffre exact des salaires de chacune de ces classes.

Le *litt. b* de l'art. 58 fixait l'allocation pour salaires du service de la locomotion et de l'entretien du matériel à 1,420,950 francs.

La somme réellement nécessaire est celle que nous avons admise, d'accord avec M. le Ministre. Cette somme comprend en outre un transfert de 100,000 francs pris sur l'ancien art. 63, *Renouvellement du matériel*.

ART. 62. *Primes d'économie et de régularité* fr. 50,000 00

La section centrale a maintenu ces primes en faveur des chefs d'atelier et des machinistes. Cependant, elle engage l'administration à rechercher s'il ne conviendrait pas de modifier les règlements sur leur répartition.

Répondant à une question, posée par la 4^e section, le Gouvernement nous a remis une note d'où il résulte que les primes pour l'économie dans la consommation du coke, distribuées à 111 chefs d'atelier et machinistes, ont occasionné, en 1881, une dépense de fr. 18,972-87. Le montant des primes de régularité a été, pour la même année, de fr. 22,498-26. Cette somme a été distribuée entre 142 chefs d'atelier et machinistes et 151 chefs et gardes-convois.

ART. 63. *Combustible et autres consommations pour la traction des convois* fr. 1,004,000 00

Ce crédit s'applique à tous les objets de consommation nécessaires pour le service de la traction, tels que coke, houille, bois d'allumage, huile, graisse, déchets de coton, etc. Il s'applique aussi à la fabrication éventuelle du coke.

ART. 64. *Entretien, réparation et renouvellement du matériel*, fr. 918,710 00

Comme l'indique le cahier des développements, ce crédit s'applique aux matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses pour l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel roulant.

ART. 65 *Redevances aux compagnies* fr. 116,000 00

La dépense, en 1881, a été de 114,400 francs.

§ 3. — MOUVEMENT ET TRAFIC.

Nous avons réuni dans ce paragraphe toutes les dépenses qui concernent l'expédition et le transport des voyageurs et des marchandises.

Si l'on croit que le plus ou moins de régularité et d'ordre dans les transports, le plus ou moins de dépenses dans l'exploitation sont choses indifférentes; s'il suffit que voyageurs et marchandises soient transportés d'une manière quelconque, on peut se contenter de l'organisation actuelle de ce service.

Ce service cependant, hâtons-nous de le dire, ne mérite pas les reproches que nous avons faits aux autres. Grâce à l'activité et au zèle de quelques fonctionnaires, grâce surtout au zèle, à l'activité infatigable et à l'intelligence de quelques chefs de station, les vices de l'organisation sont moins apparents.

Il n'est pas de service dont toutes les branches doivent être mieux coordonnées; il n'en est pas qui exige autant de diligence et de précision, et par conséquent une surveillance aussi active, une intervention personnelle aussi incessante que le service dont nous nous occupons; il n'en est pas qui doive être conduit avec autant d'énergie, où les ordres doivent être donnés et exécutés avec autant de promptitude, où les écritures soient plus nuisibles; il n'est pas de service qui, en un mot, doive être conduit aussi militairement que le trafic et le mouvement.

Examinons brièvement notre organisation. Qui est à la tête de ce service? Qui en a le commandement et la responsabilité? Où est l'homme qui a l'œil toujours ouvert sur tout, qui est informé de tout, qui pourvoit à tous les besoins? Où est cet homme, qui est l'âme du service? Dans notre organisation, il n'existe pas. Nous avons un directeur de l'exploitation, mais ce directeur est réduit au rôle de commis; il est dépourvu de toute initiative, de toute action; il ne commande à personne. Nous n'avons pas, dans le chemin de fer belge, ni ce que les Allemands désignent par le nom de *Betriebs-Direktor*, ni ce que les Anglais appellent le *Superintendent of the line*. Pour qu'un établissement industriel prospère, il faut peu de maîtres et beaucoup de contre-maîtres; c'est ce que nous demandons pour le chemin de fer; mais, dans ce service, il n'y a que des contre-maîtres, le maître manque, ce qui, dans un établissement industriel, est, tôt ou tard, inévitablement la ruine, la banqueroute. Mais nous avons un chef de service pour le trafic, un chef de service pour le mouvement. Le nom nous importe peu, si nous n'avons pas la chose. Ces agents ne remplissent pas les fonctions, n'ont pas toutes les attributions que devraient avoir un chef réel du service des transports, un chef du service des marchandises.

Passons aux articles.

ART. 66. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 771,509 00

La 4^e section a demandé la liste nominative des employés et agents qui, pendant l'exercice 1884, ont participé aux primes.

Cette liste sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

Elle accuse une dépense totale de fr. 73,044-43, qui se décompose comme suit :

A 179 agents préposés aux services des bagages et des marchandises	fr. 27,066 00
Primes de parcours à 141 chefs et gardes-convois, pendant un mois	4,807 56
Primes de régularité	22,498 26
Primes pour économie de coke	18,972 87

La 5^e section a posé les questions suivantes :

- « Quelles sont les intentions du Gouvernement relativement à l'établissement » des primes d'encouragement?
- » Quel est l'emploi du crédit voté à l'art. 59 du budget de 1852?
- » Si, outre la prime sur l'économie du coke, on veut maintenir d'autres primes » pour stimuler le zèle des employés, la section pense qu'il serait peut-être utile » de généraliser le système en intéressant les agents de l'administration au succès » de l'entreprise, au moyen du prélèvement d'un tantième sur le produit net de » l'année, à partir de l'époque où les revenus couvriraient les intérêts des capitaux » engagés dans le chemin de fer. »

Le Gouvernement a répondu à ces questions dans les termes suivants :

- « Quatre systèmes de primes ont été successivement institués, ce sont :
- » 1^o Prime d'économie sur le coke;
- » 2^o Prime de régularité sur la marche des convois;
- » 3^o Prime de parcours des gardes-convois;
- » 4^o Prime des agents préposés aux bagages et aux marchandises.
- » Les trois premières primes ont déjà été publiées dans les comptes-rendus et » dans les développements du budget, et sont, par conséquent, connues de la » section centrale.
- » Quant à la quatrième mesure, elle a été instituée par arrêté royal du 1^{er} sep- » tembre 1852. Elle aura infailliblement de bons résultats pour le trésor, tout en » améliorant la position d'une catégorie d'agents astreints à un travail de 10 à » 15 heures par jour.
- » En effet, la prime d'encouragement aux agents préposés aux services des » bagages et des marchandises a pour but de les stimuler :
- » 1^o A réunir leurs efforts pour attirer les transports par un service fait avec » toute l'intelligence, les soins, la régularité et la célérité qu'il commande;
- » 2^o A assurer le travail avec un personnel aussi restreint que possible, en vue » de diminuer le nombre de participants dans le partage de primes attribuées à la » station;
- » 3^o A donner des preuves de zèle et d'activité, afin de mériter le classement » qui doit leur assurer la part la plus élevée.
- » En présence des bons résultats obtenus par les systèmes des primes précités, » l'intention du Gouvernement est d'en instituer d'autres lorsqu'il lui sera démon- » tré qu'ils doivent avoir une influence favorable sur la marche et l'économie du » service.

» Quant à l'emploi du crédit, voté à l'art. 39 du budget de 1852, il est impossible de l'indiquer, attendu que l'exercice n'est pas terminé et que toutes les sommes à imputer ne peuvent pas encore être renseignées. »

La 5^e section a demandé qu'on renonce au mode de parfaire le traitement des gardes-convois par des primes de parcours, ce système ayant jeté le découragement parmi ces employés dont le service est des plus pénibles. La section est d'avis qu'il n'aurait pas fallu chercher à économiser sur la rémunération de cette espèce d'agents, et demande que l'ancien mode de traitement soit rétabli.

L'administration a répondu à cette observation dans les termes qui suivent :

« Le but de l'institution n'a pas été de réaliser une économie au détriment des gardes. Mais elle a eu en vue de les rémunérer autant que possible en raison du travail plus ou moins considérable auquel ils sont astreints. Ainsi les gardes faisant les longs trajets sont, en général, assujettis à faire hors de leur résidence une partie de leurs repas ou à d'autres frais.

» Loin d'être moins bien rétribués qu'avant l'institution de la mesure, ils le sont mieux pour la plupart et, en tout cas, une disposition spéciale leur garantit leurs émoluments antérieurs. J'ajouterai qu'on ne s'est trouvé jusqu'ici dans le cas d'appliquer cette disposition qu'à deux gardes seulement. »

La question des primes a été mise en discussion dans la section centrale. La section centrale pense, avec la 5^e section, que la prime de parcours pour les gardes-convois n'a pas produit un bon effet. Si cette mesure avait été introduite dès l'origine, elle ne présenterait pas d'inconvénient; elle est appliquée sur plusieurs lignes et ne donne pas lieu à des plaintes. En Belgique, elle n'a pu être appliquée qu'en diminuant le traitement fixe de ces agents, ce qui lui a donné, à leurs yeux, un caractère odieux.

Le traitement des chefs de convoi a été réduit de 1,800 francs à 14 jusqu'à 1,500 francs. Celui des gardes de 1^{re} classe de 1,500 francs à 14 jusqu'à 1,500 francs; de ceux de 2^e classe de 1,200 et 1,520 francs à 700 jusqu'à 1,000 francs. La 3^e classe a vu réduire son traitement, qui était de 900 et 1,080 francs à 700 francs. Il est vrai qu'un petit nombre de gardes est mieux rétribué aujourd'hui qu'autrefois et cependant tous désirent le retour à l'ancien ordre de choses.

La section centrale ne veut pas intervenir dans une affaire d'un caractère purement administratif. Elle ne conteste pas au Ministre le droit de déterminer qu'une partie du traitement de ses agents sera variable, que l'autre sera fixe; elle se borne à signaler les plaintes auxquelles le système existant a donné lieu.

Quant aux primes, proprement dites, la section centrale s'est prononcée pour leur abolition. Elle n'a maintenu, comme nous l'avons dit plus haut, que celles pour l'économie du coke et la régularité des trains, et a porté à l'article *Traitement* une somme de 60,000 francs, représentant le traitement variable payé aux gardes-convois pendant l'exercice 1852 et 80,000 francs représentant celui payé aux employés aux marchandises.

Les traitements fixes des employés aux marchandises ont été réduits, par suite de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1852, de 1,800 francs à 1,500; de 1,500 francs à 1,200; de 1,200 francs à 1,000, et ainsi de suite jusqu'au traitement *minimum* de 600 francs qui a été réduit à 500.

Leur traitement variable pour le dernier trimestre de 1852 s'est élevé à 49,746 francs.

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur le danger que peut présenter, pour la sécurité des voyageurs, la réduction trop grande dans le nombre des gardes qui accompagnent les trains.

ART. 68. *Frais d'exploitation* fr. 181,790 00

Cet article est relatif à l'éclairage, au chauffage, au mobilier des stations, aux objets de consommation, outils, ustensiles, etc. Il est composé de plusieurs transferts du projet primitif.

ART. 69. *Camionnage*. fr. 180,000 00

Ces dépenses sont, à certains égards subordonnées au système de tarification des marchandises. Il est difficile d'établir des prévisions sur des bases certaines, le projet de loi sur les marchandises n'étant pas encore voté par la Chambre.

ART. 70. *Pertes et avaries* fr. 20,000 00

Les pertes et avaries se sont élevées, pendant l'exercice 1851, à fr. 18,167-22.

La somme totale pour les dépenses du service du trafic et du mouvement est de fr. 1,846,799.

§ 4. — TÉLÉGRAPHES.

Les articles de ce paragraphe ne donnent lieu à aucune observation.

ART. 71. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés*. fr. 40,000 00

ART. 72. *Salaire des agents payés à la journée* fr. 4,000 00

ART. 73. *Entretien* fr. 9,000 00

§ 5. — SERVICE EN GÉNÉRAL.

On a réuni dans ce paragraphe les divers frais généraux du service des chemins de fer et des télégraphes; tels sont le traitement des employés du magasin central et du magasin provisoire, les frais de bureau, fournitures, etc. (*Voir le tableau des développements.*)

ART. 74. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés*. fr. 28,550 00

La 5^e section a demandé quelle était la situation du magasin central, au 1^{er} octobre 1851, et quel a été, depuis lors, le mouvement des entrées et des sorties, pendant chaque mois, jusqu'au 1^{er} octobre 1852.

Il résulte de la réponse de l'administration que la valeur des approvisionnements était, au 1^{er} octobre 1851, de fr. 1,687,333-01, et, au 1^{er} octobre 1852, de fr. 1,296,662-43, ou de fr. 390,690-58 au-dessous de cette première évaluation.

Il en résulte encore que les entrées, depuis le 1 ^{er} octobre 1851	
jusqu'à la même date en 1852, se sont élevées à fr.	2,150,911 47
et les sorties à	2,541,605 05
Différence	fr. 390,693 58

On s'explique difficilement des sorties si considérables, une diminution si grande des approvisionnements en magasin, alors que la somme de 2,014,000 francs, allouée au budget pour approvisionnements, a été entièrement absorbée et que d'après un tableau, fourni à la section centrale, on aurait introduit de si grandes économies dans le service, que, malgré un accroissement considérable dans le mouvement, les consommations ne se seraient élevées qu'à 2,014,000 francs. Les consommations doivent avoir été plus grandes ou les approvisionnements auraient simplement changé de magasin.

ART. 75. *Salaires des agents payés à la journée* fr. 30,000 00

Adopté.

ART. 76. *Matériel et fournitures de bureau* fr. 118,744 00

Cet article n'est que la reproduction de celui voté au budget de 1852.

La dépense pour impressions, papiers d'impression, fournitures de bureau, reliures, etc., s'est élevée, en 1851, à fr. 170,423-63, dont fr. 29,878-26 pour le service de la direction.

ART. 77. *Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.* fr. 10,000 00

Nous avons cru devoir proposer ce nouvel article en faveur d'une institution éminemment utile.

D'après les arrêtés royaux, qui régissent la caisse de retraite et de secours des ouvriers du chemin de fer de l'État, les revenus de cette caisse se composent principalement d'une retenue de 2 p. % sur les salaires des ouvriers; et des dotations et des subsides du Gouvernement.

Nous avons voulu remplir cette promesse, en insérant l'art. 77 dans le budget.

Antérieurement le Gouvernement allouait un subside à la caisse sur les fonds disponibles de l'article *Salaires*.

La somme totale du § 5 s'élève à 187,294 francs.

§ 6. — RÉGIE.

ART. 78. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 36,500 00

ART. 79. *Frais de bureau et de loyer* fr. 3.500 00

Ces allocations ne diffèrent pas de celles votées antérieurement.

§ 7. — POSTES.

ART. 80. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 499,990 00

M. le Ministre nous a fait connaître que cette somme est nécessaire pour les besoins des services d'inspection et de surveillance, des bureaux de perception et de distribution et des bureaux ambulants.

Nous avons fait un article à part de l'allocation pour traitement des facteurs et autres agents subalternes.

Cette allocation constitue l'article suivant.

ART. 81. *Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes* fr. 645,960 00

Nous avons pensé que ces articles devaient être bien distincts, puisqu'il est possible que la Chambre se décide à augmenter cette dernière allocation.

La 2^e section a renouvelé une recommandation, faite si souvent déjà par les sections, et ayant pour objet l'amélioration du sort des facteurs en général et des facteurs ruraux en particulier.

M. le Ministre a répondu à cette demande dans les termes suivants :

« Le nombre des facteurs et facteurs ruraux a été augmenté successivement, » depuis plusieurs années, grâce aux crédits alloués à cet effet par la Législature. » Ce nombre qui, au 31 décembre 1847, était de 898, se trouvait porté à 1,136 » au 31 décembre 1851. Cet accroissement de personnel a permis non-seulement » d'augmenter considérablement le nombre des distributions et des levées de » boîtes, mais aussi de diviser les tournées trop longues.

» J'ai pu, dans ces derniers temps, accorder un soulagement aux agents de » cette catégorie dont la position m'était signalée comme digne d'intérêt. Un arrêté » du 18 août a réparti une somme de 9,190 francs, disponible sur le budget de » l'exercice 1851, entre 261 facteurs et facteurs ruraux.

» Je pense que, dans la limite des ressources dont il pouvait disposer, le Gou- » vernement a amélioré le sort des facteurs. Mais je ne me dissimule pas qu'il y » a beaucoup à faire encore sous ce rapport et je crois pouvoir compter, à l'occa- » sion, sur le concours des Chambres pour arriver à un résultat complet et » entièrement satisfaisant. »

La section centrale répète, avec M. le Ministre, qu'il y a beaucoup à faire dans

l'intérêt des facteurs de ville et de campagne, et elle ajoute qu'il est temps que l'on fasse quelque chose.

La 5^e section a demandé un relevé nominatif des sommes touchées par les agents des postes à titre d'indemnités. Ce tableau sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

• Quoique nous soyons persuadés que les dépenses peuvent être considérablement allégées, nous n'avons proposé aucune réduction, parce que nous croyons qu'en admettant le système d'organisation tel qu'il existe, on ne peut faire que des réductions insignifiantes; agir par voie de retranchement, c'eût été jeter le désordre dans les services; les bonnes économies ne peuvent être que le résultat d'une réorganisation.

C'est pour ce motif que la section centrale s'est attachée à démontrer la nécessité urgente de cette réorganisation. Elle a confiance dans les bonnes intentions de M. le Ministre et des chefs supérieurs de l'administration; elle est certaine que leurs fins tendent à un seul but, qui est la prospérité du chemin de fer. Elle espère qu'ils adopteront le seul moyen qui puisse les y faire arriver.

ART. 82. *Transport des dépêches* fr. 289,000 00

Cette allocation comprend celle demandée au litt. b de l'art. 65, de l'ancien projet de budget, et celle de l'art. 64 réduite dans les limites des besoins.

ART. 83. *Construction et appropriation de locaux à Beverloo et à la Louvière* fr. 10,000 00

La somme portée à cet article est un transfert de l'art. 64 de l'ancien projet.

ART. 84. *Matériel; fournitures de bureau, frais de loyer et de régie* fr. 156,000 00

La somme totale demandée pour le service des postes s'élève à 1,597,950 francs.

Les diverses allocations du chapitre IV forment ensemble une somme de 9,801,803 francs, qui est la même qu'à l'ancien projet de budget.

CHAPITRE V.

PENSIONS.

ART. 85 (67 ancien) fr. 7,000 00

Adopté.

CHAPITRE VI.

ART 86 (68 ancien). *Secours à des employés, veuves ou familles
d'employés, qui n'ont pas de droits à la pension, fr.* 3,000 00

Adopté.

CHAPITRE VII.

ART. 87. *Dépenses imprévues non libellées au budget . . . fr.* 18,000 00

Adopté.

Les pétitions, que la Chambre a renvoyées à la section centrale, feront l'objet d'un rapport spécial.

Le Rapporteur,
DE BROUWER DE HOGENDORP.

Le Président,
VEYDT.

ANNEXES.

ANNEXE A.

Liste, par direction et par bureau, du personnel de l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes.

NOMS.	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
Masui, J.-B.	Directeur général	12,000	

INSPECTION GÉNÉRALE DES POSTES.

Delfosse, F.	Inspecteur général	10,500
Decraene, J.-B.	3 ^e commis	1,200

INSPECTION GÉNÉRALE DU MATÉRIEL ET DES VOIES.

Cabry, H.	Inspecteur général	10,000
Velkger, J.-P.	3 ^e commis	1,500
Warnau, H.-P.	Commis-adjoint.	600

1^{re} DIRECTION. — SERVICE GÉNÉRAL.

Melotte, J.	Directeur.	6,000
Gendebien, F.	Inspecteur	5,200

1^{er} bureau. — *Affaires générales et réservées* : conseil d'administration ; registre des procès-verbaux ; dépouillement des procès-verbaux d'inspection et de visite et communication, aux directions, des observations et propositions qui les concernent ; ordres généraux et urgents, etc. ; conventions générales ; agenda général et expédition de la correspondance. — *Renseignements* : statistique générale ; bibliothèque, réunion de documents et de publications officielles ; formation des projets de budgets et de crédits spéciaux, etc., etc.

Janssens, J.	Sous-inspecteur	3,200
Delvaux, J.	Commis-chef.	2,100
Hennequin, M.	2 ^e commis	1,800
Donies, J.	—	1,800

NOMS.	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
Moreau, A.	2 ^e commis	1,800	
Gouweloos, J.-B. . . .	—	1,600	
Hanozet, C.	3 ^e commis	1,500	
Nys, J.-B.	—	1,500	
Danse, J.	—	1,500	
Amiable, M.	—	1,400	
Nicolas, E.	—	1,200	
Neervelp, E.	Commis-adjoint	1,000	
Dedeken, F.	—	800	
Delpierre, C.-J. . . .	—	600	

2^e bureau. — *Personnel* : contrôle du personnel par grade et par ancienneté ; matricule du personnel et états de service ; mutations, congés, punitions, décès, etc. ; examen des demandes de pensions ; examen des demandes d'emploi ; programmes d'examens ; réclamations, dettes, saisies-arêts, cautionnements ; police judiciaire, etc. — *Caisse de retraite et de secours des ouvriers* : travail préparatoire pour le conseil d'administration de la caisse ; rédaction des procès-verbaux et des comptes-rendus ; service de santé ; matricule des ouvriers, livrets, admissions, renvois, fixation des salaires, mutations, punitions, décès ; liquidation des secours et pensions, des honoraires des médecins et des comptes des pharmaciens, etc. — *Masse d'habillement* : travail préparatoire pour le conseil de la masse ; contrats pour fournitures ; expertises, procès-verbaux de réception, ordonnances de payement ; comptabilité de la masse, comptes ouverts par agent, par fournisseur et par tailleur ; état de retenues et de versements, livrets, situation mensuelle du magasin et de l'encaisse ; classement et analyse des dossiers, etc.

Rummens, J.-B. . . .	Sous-inspecteur	4,000
De Bavay, A.	Commis-chef	2,400
Moreau, B.	1 ^{er} commis	2,100
Jaque, L.	—	2,000
Hebbelinck, C.	2 ^e commis	1,800
Tinne, L.	—	1,800
Dupuids, S.	—	1,500
Dumonceau, H.	—	1,400
Depermentier, G. . . .	3 ^e commis	1,500
Duwelz, A.	—	1,500
Lommaert, C.	—	1,500

NOMS.	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
De Try, F.	3 ^e commis	1,200	
Iterbeke, B.	—	1,200	
Bassompierre, A. . . .	Commis-adjoint.	750	
Salmon, C.	—	600	

3^e bureau. — *Comptabilité centrale des dépenses en général* : registre d'imputation des dépenses par article du budget ou par crédit spécial ; dépouillement des dépenses par nature ; situation mensuelle des crédits et fonds spéciaux ; vérification et liquidation de tous les états de dépense ; paiement des traitements, frais de déplacements, primes, indemnités, etc. ; retenues au profit de la masse, caisse de pensions, etc. ; comptes ouverts à la régie, et leur apurement ; notes explicatives et interprétatives pour la Cour des comptes ; renseignements et développements pour la formation des projets de budget ou de crédits spéciaux, etc. — *Imprimés et fournitures de bureau* : cahiers des charges et contrats ; adjudications ; commandes, exécution des contrats, réceptions ; distribution des imprimés, registres, matériel et fournitures de bureau aux services d'exécution ; comptabilité du magasin et vérification des états mensuels d'approvisionnement des divers services ; comptabilité spéciale des feuilles de coupons envoyées à timbrer ensuite de l'autorisation expresse du directeur général ; classement et analyse des dossiers, etc.

Grenon, L.	Chef de bureau.	4,000
Lemaire, L.	Commis-chef.	2,700
Didden, A.	—	2,100
Ducrot, M.	1 ^{er} commis.	2,100
Goethals, Ch.	2 ^e commis.	1,800
De Nobele, Ch.	—	1,700
Tulpinck, E.	3 ^e commis.	1,500
Vandenbroeck, C. . . .	—	1,500
Basse, L.	—	1,500
Olivier, E.	—	1,200
Tomson, P.	—	1,200
Delveaux, M.	Commis-adjoint	750
Defoux, A.	—	600

2^e DIRECTION. — VOIES ET TRAVAUX.

(Dirigé provisoirement par le directeur général.)

Dandelin, A.	Ingénieur fais ^t fonct ^r d'inspecteur.	"	En congé sans solde.
----------------------	--	---	----------------------

NOMS.	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
-------	-----------	-------------	---------------

1^{er} bureau. — *Étude et examen des projets de travaux d'entretien, d'amélioration ou de parachèvement aux routes, voies, stations, travaux d'art, bâtiments et dépendances : vérification des détails estimatifs ; conventions avec les autorités militaires ou communales, avec des compagnies ou des particuliers pour les travaux dans les places fortes et villes ou à proximité, etc. ; nivellement et bornages. — Dépôt des plans et cartes : confection des cartes et expédition des plans ; atlas des routes, travaux d'art, stations, bâtiments, etc. ; inventaires du dépôt des plans et cartes ; classement et analyse des dossiers, etc.*

Vanderzweep	Ingénieur de 2 ^e classe	3,200	Détaché des services d'exécution.
Goffaux, A.	Chef de bureau	3,000	
Bastin, J.	2 ^e commis	2,000	
Timmermans, J.	—	1,800	
De Latour, C.	—	1,800	
Somers, J.	3 ^e commis.	1,500	
Falligan, M.	—	1,500	
Ernest, V.	Commis-adjoint	1,000	
Havasse, F.	—	750	
Verboeckhoven, A.	—	750	

2^e bureau. — *Travaux d'entretien, de parachèvement ou d'amélioration aux routes, stations, travaux d'art, bâtiments et dépendances : emprises et rétrocessions ; cahiers des charges, contrats, adjudications, commandes, etc. ; vérification des mètres, états de réception et certificats de paiement ; comptabilité des rails et des billes ; statistique spéciale au service ; police des voies, signaux, ponts-tournants, tunnels, etc ; contrôle des états de salaires ; visa des mutations d'ouvriers, augmentations de salaire, admission ou renvois d'ouvriers, punitions, etc. ; surveillance de l'exécution des conventions ; renseignements et développements pour la formation des projets de budgets ou de crédits spéciaux ; classement et analyse des dossiers, etc.*

Beyser, J.-M.	Chef de bureau	3,500
Ernst, A.	1 ^{er} commis.	2,400
Fain, A.	2 ^e commis.	1,800
Brouez, V.	—	1,800
Duvivier, L.	3 ^e commis.	1,500
Couteaux, A.	Commis-adjoint	1,000

3^e DIRECTION. — MATÉRIEL ET TRACTION.

Poncelet, A.	Ingénieur en chef directeur	7,000
----------------------	---------------------------------------	-------

NOMS.	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
-------	-----------	-------------	---------------

1^{er} bureau. — *Étude et examen des projets d'amélioration au matériel en général : examen des procédés nouveaux et inventions ; tableau de la marche des locomotives et leur répartition ; procès-verbaux d'épreuve de chaudières et exécution de l'arrêté royal y relatif. — Surveillance des chemins de fer concédés : projets de conventions spéciales ; classement et analyse des dossiers, etc.*

Belpaire, Alf.	Ingénieur de 2 ^e classe	3,500	Détaché des services d'exécution.
Wittmann, Fr.	1 ^{er} commis.	1,900	
Abraham	Commis-adjoint.	600	Id.

2^e bureau. — *Approvisionnements de houille, coke, objets de consommation, outils, engins, matières premières, etc. ; fournitures de locomotives, tenders, voitures, waggons, machines fixes, etc. ; cahiers des charges et contrats, adjudications, commandes, etc. ; vérification des procès-verbaux, états de réception et certificats de paiement ; contrôle de la comptabilité du magasin central ; visa des bons d'approvisionnement des magasins et dépôts spéciaux ; contrôle et confrontation de la comptabilité des dépôts avec celle du magasin central ; centralisation et vérification périodique des inventaires et états de situation ; procès-verbaux de mise hors de service ; statistique des consommations ; renseignements et développements pour la formation des projets de budgets ou de crédits spéciaux ; classement et analyse des dossiers, etc.*

Ballieu, Fl.	Chef de bureau	2,500
Lepère, N.-P.	1 ^{er} commis.	2,100
Depotter, J.	—	1,900
Nuewens, V.	3 ^e commis	1,500
Ymart, J.-M.	—	1,500
Antoine, T.	—	1,500
Tack, E.	—	1,200
Dessart, M.	Commis-adjoint.	600

3^e bureau. — *Comptabilité des ateliers : contrôle des comptes des réparations, de fabrication et de travaux divers effectués soit dans les ateliers des stations, soit à l'arsenal ; subdivision de ces comptes par catégorie de service et par destination, ou nature d'emploi ; comptabilité de la fabrication et de la consommation du coke ; primes d'économies et de régularité ; parcours des locomotives ; parcours et visites périodiques du matériel des transports ; statistique spéciale aux dépenses en nature ; compte-rendu des dépenses d'exploitation ; classement et analyse des dossiers, etc.*

Dandelin, H.	Chef de bureau.	3,500
Voué, A.	2 ^e commis	1,800

NOMS.	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
Servais, V.	3 ^e commis	1,500	
Van Asbroeck, G.	—	1,500	
Penant, J.	Commis-adjoint.	600	

4^e DIRECTION. — EXPLOITATION.

Eyckholt, A.	Directeur.	7,000
Strens, J.	Inspecteur en chef.	7,000

1^{er} bureau. *Mouvement, organisation de la marche des convois : sécurité et régularité du service ; relations entre les diverses localités, eu égard aux marchés, bourses, etc. ; coïncidence avec les chemins de fer étrangers et concédés, avec les services de bateaux à vapeur, les courriers, etc. ; organisation des convois éventuels, spéciaux ou extraordinaires ; instruction des accidents, retards, défaut de coïncidence aux stations de croisement, des réclamations au sujet des heures de départ, des arrêts, etc. ; formation des tableaux graphiques et de service de la marche des convois ; affiches et avis concernant les heures de départs ; projets de répartition des chefs et gardes-convois ; dépouillement des rapports journaliers de la marche des convois ; statistique des voyageurs par convoi, des retards, etc. ; états des parcours effectués par le personnel des convois, pour servir de base à la liquidation des primes ; répartition du matériel des transports ; police des stations ; vérification des états de salaires ; classement et analyse des dossiers, etc.*

Uytterhoeven, J.	Sous-inspecteur	3,200
Duvigneaud, V.	1 ^{er} commis.	2,100
Donville, E.	—	1,800
Taymans, X.	3 ^e commis	1,500
Dekerchove, E.	Commis-adjoint	900
François, E.	—	750

2^e bureau. — *Transports en général : itinéraire des transports ; acceptation, inscription et emmagasinage des marchandises ; camionage, factage et remise à domicile ; formalités en matière de douane et d'octrois ; organisation des transports au delà des lignes de l'État ; bureaux de réexpédition ; dépôts dans les stations ; pertes et avaries ; objets trouvés ; instruction des plaintes et réclamations concernant les transports ; contentieux ; contraventions et délits ; police des bureaux, salles d'attente, buffets-restaurants, abords des stations, voitures de place, omnibus et commissionnaires ; postes militaires ; classement et analyse des dossiers, etc.*

Van der Elst, J.	Chef de bureau	3,500
Fuzelier, F.	2 ^e commis	1,800

NOMS	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
Thierriot de Grave. . .	2 ^e commis	1,800	
Dedeken, J.	—	1,500	
Overman, J.-L.	3 ^e commis	1,500	
Charlier, N.-J.	—	1,500	
Quartier, P.	—	1,500	

5^e DIRECTION. — POSTES.

Bossaert, C.-L.	Directeur	7,000
Plaisant, L.	Inspecteur en chef.	7,000

1^{er} bureau. — *Établissements de poste* : création et suppression de bureaux; emplacement et règlement d'ordre intérieur des bureaux; régularité des distributions de lettres à domicile et organisation des sorties des facteurs de ville; rapports des agents des postes avec le public; franchises et contre-seings : instruction des demandes et réclamations y relatives et modifications au règlement en vigueur; préparation des projets de conventions et traités avec les offices étrangers, correspondance, ordres et projets d'instructions relativement à leur exécution; surveillance générale du service des postes; suite à donner aux rapports d'inspections; vérification et visa des pièces de dépenses; affaires générales; classement et analyse des dossiers, etc.

Thimister, C.	Chef de bureau	3,300
Gife, F.	1 ^{er} commis.	2,100
Debloo, P.-J.	2 ^e commis.	1,800
Sammels, P.-J.	3 ^e commis.	1,500
Deperre, J.	Commis-adjoint	750
Goemaere, C.	—	750

2^e bureau. — *Organisation de la marche des services de transport des dépêches*, par chemin de fer, carriages, malles-postes, messageries et messagers-piétons, ainsi que de la coïncidence de ces moyens de transport : service rural; bureaux-ambulants, échange des dépêches et répartition du personnel de ces bureaux; direction des correspondances en général; création des rapports de bureau à bureau; relais de poste, fixation des distances, application des tarifs et règlements; régularisation du service par estafettes; messageries, arrêtés de concessions; cahiers des charges pour l'adjudication des services par entreprise; surveillance générale des services de transport et des préposés à ces services; analyse et classement des dossiers.

Van Caubergh, J. . .	Sous-inspecteur.	3,700
Jacquet, F.	Commis-chef.	2,400

NOMS.	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
Beckx, G.	2 ^e commis	1,500	
Duvivier, Ch.	3 ^e commis	1,200	

6^e DIRECTION. — COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET CONTRÔLE.

D'Aldin, L.	Directeur.	6,000
Fassiaux, A.	Inspecteur	5,200

1^{er} bureau. — *Affaires générales et statistique* : réception et distribution des pièces de comptabilité aux bureaux qu'elles concernent ; examen des procès-verbaux de vérification de caisse et mesures à prendre pour y donner suite ; examen et suite à donner aux comptes de clerc-à-maitre et de gestion ; installation des comptables et séparation de gestion ; tenue du registre présentant le débit et le crédit des divers comptables et des services étrangers ; vérification définitive et transmission des comptes généraux des recettes ; appréciation des encaisses ; roulement des contrôleurs et préparation des ordres de tournées ; appréciation des demandes de coupons et de timbres-postes et visa des bons ; décompte des timbres-poste par bureau ; statistique du mouvement des transports et des recettes de toute nature ; étude et préparation des projets d'ordres, d'instructions, de règlements, etc., concernant la comptabilité des recettes ; transmission des procès-verbaux d'erreurs et des actes de décharge ; classement et analyse des dossiers, etc.

Klein, P.	Sous-inspecteur.	3,500
Suete, E.	Commis-chef	2,700
Nicolet, L.	1 ^{er} commis.	2,100
Kuhn, F.	2 ^e commis.	1,800
Trioné, E.	3 ^e commis.	1,500

2^e bureau. — *Vérification des recettes du chemin de fer* : versements et comptes-courants ; vérification et inscription des quittances de versement ; tenue du livre de caisse générale ; tenue des comptes courants pour ports à recevoir, déboursés, remboursements et primes ; confrontation des relevés journaliers et mensuels avec les extraits du livre de caisse et les quittances de versement ; confrontation des comptes de clerc-à-maitre ou de gestion avec les écritures du contrôle ; rédaction des procès-verbaux d'erreurs. — *Voyageurs et bagages* : examen des coupons des voyageurs et des bulletins de bagages ; confrontations des relevés journaliers des bureaux de départ et d'arrivée ; vérification des taxes portées sur les feuilles de route des bagages ; vérification des relevés mensuels et inscription de ces relevés sur les registres du mouvement et des recettes ; tenue du compte général des coupons. — *Marchandises, équipages, chevaux et bestiaux* : vérification et confrontation des taxes portées sur les feuilles et leurs souches ; vérification des relevés journaliers et mensuels ; transcription sur les registres du mouvement et de la recette ; établissement du partage des recettes provenant des services mixtes ; vérification des comptes de camionage. — *Transports internationaux* : vérification des pièces de comptabilité relatives aux services internationaux ; forma-

NOMS.	QUALITÉS.	Trailement.	Observations.
-------	-----------	-------------	---------------

tion des bordereaux et décomptes à échanger avec les chemins de fer étrangers ; tenue des registres du mouvement et des recettes. — *Télégraphes* : vérification des taxes portées sur les relevés journaliers ; vérification des décomptes étrangers et formation des décomptes belges ; tenue des registres du mouvement et des recettes des télégraphes ; classement et analyse des dossiers.

Van Moorsel, L.	Chef de bureau.	3,500
Masset, E.	Commis-chef.	2,400
Schapen, L.	1 ^{er} commis.	2,100
Couteaux, J.	—	2,100
Verbruggen, P.	2 ^e commis.	1,800
Pissens, A.	—	1,800
De Rudder, C.	—	1,800
Chefnay, H.	—	1,800
Richard, F.	—	1,800
Fassiaux (père)	—	1,800
Renson, V.	—	1,800
Gram, J.	—	1,800
Kesseler, P.	3 ^e commis.	1,500
Felsenhart, E.	—	1,500
Jacquemyens, H.	—	1,500
Bonnewyn, F.	—	1,500
Preud'homme, L.	—	1,500
Denaux, J.	—	1,500
Colin, E.	—	1,500
Verboomen, F.	—	1,500
Wittmann, J.	—	1,500
Guelton, J.	—	1,500
Demanet, E.	—	1,500
Brouwet, A.	—	1,500
Forgeur, J.	—	1,200
Rahier, H.	—	1,200
Chomé, H.	—	1,200

NOMS.	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
Vanverren, C.	3 ^e commis	1,200	
Istaz, C.	—	1,200	
Soyer, C.-C.	—	1,200	
Charlier, J.-J.	—	1,200	
Masy, V.	—	1,200	
Rotthier, J.	Commis-adjoint	1,000	
Gadet, P.	—	1,000	
Verplaetsen, J.	—	1,000	
Chomé, A.	—	1,000	
Klein, J.	—	1,000	
Depré, E.	—	900	
Marchal, E.	—	900	
Malaise, J.	—	900	
Crooy, A.	—	900	
Nypels, H.	—	800	
Ancelot, E.	—	600	
Vanverren, F.	—	600	
Goovaerts, C.	—	600	

3^e bureau. — *Vérification des produits des postes* : conservation et classement des éléments de vérification ; établissement des comptes généraux de recettes ; comptabilité générale des articles d'argent ; autorisations de délivrance et de paiement des mandats, allocation des fonds de subvention, décomptes des formules de mandats, etc. ; décomptes avec les offices étrangers ; transmission des actes de décharge ; formation et envoi des états de contrôle ; surveillance de la gestion financière des comptables ; suite à donner aux procès-verbaux de vérification de caisse ; appréciation des encaisses ; application des amendes encourues à titre de pénalité ; statistique des recettes et du mouvement des correspondances ; allocation des détaxes et remboursement des sommes indûment perçues ; renseignements et développements pour la formation des projets de budgets ou de crédits spéciaux ; examen et suite à donner aux comptes de gestion ; classement et analyse des dossiers, etc.

Vanderzanden, C.	Sous-inspecteur.	4,000
Bihet, C.	1 ^{er} commis.	2,400
Van Pée, P.	2 ^e commis.	1,800
Rosset, J.-B.	3 ^e commis.	1,500

NOMS.	QUALITÉS.	Traitement.	Observations.
Vanderbrugghen, T. .	3 ^e commis	1,200	
Van Assche . P.-C.-L. .	Commis adjoint.	1,000	
Terlinden, E.-M. . . .	—	750	
Kebers, F.	—	750	
Grenier, C.-V.	—	600	
Dronsart, G.	—	600	

4^e bureau. — *Rebuts et non-valeurs* : recherches et correspondance relatives aux réclamations de lettres et de journaux ; indicateur ; sommaire de ces réclamations et du résultat des recherches ; vérification d'après les listes et relevés nominatifs des lettres-rebuts provenant des bureaux de l'intérieur et des offices de poste étrangers ; contrôle de différentes opérations relatives à ces lettres ; vérification des taxes, des timbres et de la durée de séjour dans les bureaux ; classement, par séries mensuelles, des rebuts après vérification ; renvoi des lettres-rebuts aux offices étrangers et formation des bordereaux à transmettre à l'appui ; conservation des objets de valeur trouvés dans les rebuts et remise de ces objets à l'administration des domaines, à l'expiration du délai déterminé par la loi ; contraventions aux lois sur le transport des lettres ; magasin des timbres-postes et envois aux perceptions sur bons dûment visés et contre récépissés ; classement et analyse des dossiers, etc.

Vandenpeereboom, T.	Chef de bureau	3,300
Deprins, A.	2 ^e commis	1,500
Vanlangenhove, A. .	3 ^e commis	1,000
Hespel, P.	Commis-adjoint.	1,000
Besme, V.	—	600

RÉCAPITULATION.

1 directeur général	fr. 12,000
2 inspecteurs généraux	20,500
5 directeurs	33,000
4 inspecteurs	24,400
6 sous-inspecteurs	21,600
9 chefs de bureau	31,100
7 commis-chefs	16,800
13 1 ^{er} commis	27,400
33 2 ^e commis	57,700
57 3 ^e commis	79,800
38 commis-adjoint.	29,700
Total.	fr. 354,000

Disponibilité par suite de suppression d'emploi :

1 inspecteur général	fr. 6,000	}	8,000
1 chef de bureau	2,000		
			Fr. 362,000



ANNEXE B.

*Rélevé général des dépenses faites pour travaux de plantations, depuis 1850
jusqu'à 1852 inclus, sur les diverses routes de l'État.*

Relevé général des dépenses faites pour travaux de plantations ,

PROVINCES.	1830.	1831.	1832.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.
Anvers.	"	"	"	"	3,755 46	"	52 02	4,232 02	"	"	"
Brabant	4,512 15	372 49	"	474 50	4,601 80	1,489 61	"	1,118 "	"	12,837 20	2,868 80
Flandre occidentale.	5,647 28	2,632 80	86 77	"	"	"	1,125 "	"	"	"	"
Flandre orientale. .	6,973 20	674 77	2,364 04	"	"	"	4,462 50	19,385 85	"	3,498 50	5,465 25
Hainaut	"	"	81 90	"	6,507 20	1,191 61	"	"	"	10,597 10	2,500 "
Liège	"	"	"	"	105 "	"	"	"	"	5,468 43	23,230 86
Limbourg.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Luxembourg.	"	2 062 75	1,269 84	10,739 90	812 "	"	17,499 88	10,794 18	17,350 67	14,081 64	5,797 85
Namur.	3,579 89	"	"	"	"	600 "	4,000 "	6,000 "	"	531 "	8,785 70
TOTAL . .	20,712 52	6,642 81	3,802 55	11,214 49	15,781 46	3,281 22	27,139 40	41,550 05	17,350 67	47,013 87	48,548 46

depuis 1850 jusqu'à 1852 inclus, sur les diverses routes de l'État.

1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	TOTAL.
»	»	5,390 »	770 »	1,540 »	5,672 »	698 25	6,571 25	2,056 04	1,742 45	3,223 50	3,406 10	39,129 09
14,798 40	19,270 »	4,303 80	5,265 67	6,488 88	5,404 33	13,058 06	7,052 49	7,792 53	4,773 10	5,655 29	4,100 »	126,238 12
322 »	3,285 75	6,249 95	4,371 90	5,029 90	3,268 »	4,854 70	1,274 85	4,404 84	9,916 66	3,423 40	5,985 »	61,878 50
7,668 75	»	1,475 »	3,223 50	1,718 75	2,242 50	3,280 »	1,534 25	735 14	667 80	242 25	»	65,512 05
»	5,100 »	1,100 »	2,400 »	3,000 »	4,000 »	495 73	6,063 36	3,401 38	5,600 37	391 62	2,205 »	54,655 27
10,351 01	9,129 56	2,893 87	6,155 40	7,336 67	6,345 51	3,610 30	1,389 58	4,238 36	4,050 84	2,606 57	2,680 »	89,591 96
»	1,650 »	9,209 75	2,491 95	5,840 75	6,529 17	3,264 80	806 40	4,609 36	4,182 61	2,608 40	2,495 70	43,688 89
6,527 82	5,896 15	13,820 16	11,020 68	4,436 38	7,507 49	6,602 19	3,846 55	3,315 70	2,856 02	14,956 96	14,234 »	176,328 90
9,915 35	4,467 46	4,659 15	7,627 76	8,608 67	3,031 »	6,805 25	6,398 68	7,842 75	7,097 42	5,531 50	4,890 »	100,171 74
49,583 33	48,798 92	49,101 68	43,327 86	44,000 »	44,000 »	42,649 28	34,959 61	38,196 12	40,887 27	38,659 49	39,905 80	757,194 86

ANNEXE C.

Relevé des travaux de construction, d'amélioration et d'extension à exécuter aux bâtiments civils dans les diverses provinces.

ANVERS.

Hôtel du Gouvernement provincial d'Anvers :

1° Parachèvement et approbation de l'aile gauche de l'hôtel, donnant sur le pont Saint-Bernard fr.	17,000 00
2° Appropriation pour le logement de M. le Gouverneur, des pièces occupées par l'administration du cadastre, et déplacement des écuries, pour y établir les bureaux de ladite administration	30,000 00
3° Reconstruction partielle du bâtiment contenant le logement du concierge et les remises	12,800 00

Brabant.

Palais de la Nation	1,883 64
Ministère des Finances	1,656 36
— des Affaires Étrangères	1,050 00
— de l'Intérieur	2,100 00
— de la Guerre	4,367 46
— des Travaux Publics	2,690 69
— de la Justice	2,306 19
Hôtel du Gouvernement provincial	2,350 59
— des Postes, etc.	2,047 50
— des Monnaies	1,396 50
Bâtiment situé rue Notre-Dame-aux-Neiges	2,521 47
Observatoire	11,876 22
Palais rue Ducale	17,786 27
Musées, palais de l'industrie, etc.	3,614 12
Ancien hôtel Engler	2,221 91
— d'Aubremé	47 84
Palais de Tervueren	9,693 98
Monument de Waterloo	4,409 25

Flandre occidentale.

Hôtel du Gouvernement provincial, à Bruges	8,000 00
--	----------

Flandre orientale.

Travaux de restauration et d'amélioration à exécuter à l'hôtel du Gouvernement provincial, à Gand	38,000 00
---	-----------

Hainaut.

Hôtel du Gouvernement provincial, à Mons	9,550 00
--	----------

Limbourg.

Hôtel du Gouvernement provincial, à Hasselt	2,620 00
---	----------

Luxembourg.

Hôtel du Gouvernement provincial, à Arlon	3,422 52
Total. . . . fr.	195,002 21

ANNEXE D.

Comptabilité. — Relevé des travaux exécutés en 1833, 1837, 1846 et 1849.

Travaux en construction en 1833.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	MONTANT.	PERSONNEL.	TOTAL.
Route de Lessines vers Renaix	30,000 »	» (a)	30,000 »
Route entre la limite de la province de Namur et le pont de Neupont.	48,015 »	»	48,015 »
Route de Habaye-la-Neuve à la Corne du bois des Pendus.	20,153 27	»	20,153 27
Route de jonction de Tongres à Maastricht à celle vers Venloo	32,900 »	»	32,900 »
Construction d'une partie de la jetée d'ouest au port d'Ostende	94,370 30	»	94,370 30
Reconstruction des digues de l'Escaut et réendiguement du polder de Borgerweert.	961,206 15	»	961,206 15
TOTAUX.	1,186,644 72	»	1,186,644 72

(a) Les routes dont mention précède ont été exécutées sous la direction et la surveillance du personnel ordinaire des ponts et chaussées.

Travaux en construction en 1837.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	MONTANT.	PERSONNEL.	TOTAL.
Route de Diest à Beeringen	209,230 "	" (a)	209,230 "
Id. de Bastogne à Aywaille	216,186 "	"	216,186 "
Id. d'Ettelbruck à Heiderscheidergrund	101,220 "	"	101,220 "
Id. de Recogne à Bouillon.	72,140 "	"	72,140 "
Id. de Furnes à Nieuport.	17,820 "	"	17,820 "
Id. de Namur à Hannut.	37,210 76	"	37,210 76
Id. de Lessines vers Renaix.	99,116 68	"	99,116 68
Id. de Hasselt à St-Trond.	34,850 50	"	34,850 50
Id. de Diest à Hasselt	73,025 "	"	73,025 "
Id. de Huy à Tirlemont.	18,728 75	"	18,728 75
Id. de St-Hubert à Recogne	13,660 60	"	13,660 60
Travaux de rétrécissement de l'inondation autour de Liefkenshoeck et la construc- tion d'une digue intérieure dans le pol- dre de Lillo.	2,050,000 "	"	2,050,000 "
Réendiguement du poldre de Berger- weert.	929,899 13	"	929,899 13
Construction de 50 mètres d'estacade à claires voies au port d'Ostende	98,700 "	"	98,700 "
TOTAUX	3,971,787 42	"	3,971,787 42

(a) Les travaux ci-dessus indiqués ont été exécutés sous la direction et la surveillance du personnel ordinaire des ponts et chaussées.

Travaux en construction en 1946.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	MONTANT.	PERSONNEL.	TOTAL.
Route de Lierre à Oostmalle	35,000 "	" (a)	35,000 "
Id. de Hoogstraeten à Lierre	48,968 75	"	48,968 75
Id. d'Anvers à Esschen	69,357 55	"	69,357 55
Id. de Dixmude à Roulers	135,825 70	"	135,825 70
Id. d'Hoogstaede à Ronsbrugge	39,078 45	"	39,078 45
Id. de Vyfweghe à Stalhille.	51,436 85	"	51,436 85
Id. d'Ypres vers Bailloul	58,929 10	"	58,929 10
Id. de Hasselt vers la Meuse.	36,174 65	"	36,174 65
Id. de St-Trond à Herck-la-Ville.	64,681 40	"	64,681 40
Id. Section de Peer à Brée.	74,367 90	"	74,367 90
Id. de Tongres à Visé.	61,651 40	"	61,651 40
Id. de Hasselt à Beeringen	31,575 20	"	31,575 20
Id. de Verviers à Francorchamps	109,940 90	"	109,940 90
Id. de Baltice à Aubel et d'Aubel à la Planck.	75,005 30	"	75,005 30
Id. de Dolhain à la forêt d'Hertogenwald.	40,494 45	"	40,494 45
Id. de Barvaux vers Xhoris	41,767 20	"	41,767 20
Id. d'Havelange au Gros-Chêne	38,711 30	"	38,711 30
Id. de Huy vers Stavelot	211,775 40	"	211,775 40
Id. de Bierwart à Andennes	74,596 85	"	74,596 85
Id. d'Eghezée à Bierwart	81,386 90	"	81,386 90
Id. de Cincy au Tige d'Emblinne.	31,046 85	"	31,046 85
Id. de Marche à Rochefort	29,240 55	"	29,240 55
Id. de Vignée à Rochefort.	65,400 "	"	65,400 "
Id. de Beauraing à Halma et Beauraing vers Neupont.	75,873 95	"	75,873 95

(a) Les travaux des routes ont été exécutés sous la direction du personnel des ponts et chaussées dans les provinces.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	MONTANT.	PERSONNEL.	TOTAL.
Route de Gedinne à Nafrature.	28,598 35	" (a)	28,598 35
Id. de Nederbrakel à Renaix	204,936 35	"	204,936 35
Id. de Ninove à Enghien.	139,753 55	"	139,753 55
Id. de Nivelles à Gosselies	42,968 63	"	42,968 63
Id. de Marche à Bouillon, section de Wavreille aux baraques de Transinnes.	99,798 20	"	99,798 20
Id. de Bertrix à Wiboroche, 1 ^{er} lot . .	101,877 80	"	101,877 80
Id. de Bertrix à la hauteur des Corettes.	14,663 "	"	14,663 "
Id. de Salm-Château à Trois-Ponts et à la limite du Grand-Duché vers Diekirch, 1 ^{er} lot	120,500 "	"	120,500 "
Id. de Salm - Château à Trois - Ponts , 2 ^e lot	61,204 "	"	61,204 "
Id. des baraques de Transinnes au Menu-Chenet, 1 ^{er} lot	86,160 "	"	86,160 "
Id. des baraques de Transinnes au Menu-Chenet, 2 ^e et 3 ^e lots . . .	112,300 "	"	112,300 "
<i>Canaux et rivières.</i>			
Canal de Zelzaete à la mer du nord, 1 ^{re} section.	401,263 02	32,467 "	433,730 03
Id. de la Campine, 1 ^{re} et 2 ^e section . .	631,908 93	31,750 "	663,658 93
Id. d'embranchement vers Turnhout. .	675,529 36	18,150 "	693,679 36
Id. latéral à la Meuse de Liège à Maes- tricht	1,310,451 53	10,800 "	1,321,251 53
TOTAUX.	5,624,299 33	93,167 "	5,717,466 33

(a) Les travaux des routes ont été exécutés sous la direction du personnel des ponts et chaussées dans les provinces.

Travaux en construction en 1849.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	MONTANT.	PERSONNEL.	TOTAL.
Route d'Arschot à celle d'Heyst-op-den-Berg à Zammel	37,310 92	» (a)	37,310 92
Id. d'Arschot à Herselt	23,654 46	»	23,654 46
Id. de Loo à la route de Pervyse à Dixmude	125,695 83	»	125,695 83
Id. d'Hundelghem à Elst.	65,803 21	»	65,803 21
Id. d'Hannut à Landen et à Gingelom.	69,776 95	»	69,776 95
Id. de Tongres à Visé. ,	36,824 70	»	36,824 70
Id. de Hasselt à Bilsen.	45,011 65	»	45,011 65
Id. section comprise entre Beeringen et Beverloo.	78,043 40	»	78,043 40
Id. des Ardoisières (Luxembourg) . . .	79,872 65	»	79,872 65
Id. de Salm-Château vers Diekirch . .	35,830 60	»	35,830 60
Id. de Philippeville à Givet au bac du Prince.	20,303 36	»	20,303 36
Id. d'Eghezée à Saucin	109,587 25	»	109,587 25
<i>Canaux et rivières.</i>			
Canal de Zelzacte à la mer du nord 1 ^{re} sect.	102,398 18	»	102,398 18
Id. id. 2 ^e sect.	390,628 16	3,832 50	394,460 66
Id. de Deynze à Schipdonck	462,599 27	12,505 50	475,104 77
Amélioration des eaux du canal du sud de Bruges...	80,140 75	»	80,140 75
Canal d'embranchement vers Turnhout .	9,838 07	57,824 70	1,614,511 08
Canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht.	1,546,848 31		
TOTAUX.	3,320,167 72	74,162 70	3,394,330 42

(a) Les travaux pour lesquels il n'est pas renseigné de dépense pour personnel ont été exécutés sous la direction du personnel du service ordinaire des ponts et chaussées.

ANNEXE E.

SERVICE DU CHEMIN DE FER.

État des sommes imputés sur l'allocation des 1,115,259 francs.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	TRAITEMENT NORMAL.	FRAIS DE DÉPLACEMENT ET DE SÉJOUR.	INDEMNITÉS.	TOTAL.
Service général. — Direc- tion	(a) 302,173 65	19,964 65	4,677 50	326,815 80
Entretien des routes et des stations.	95,710 12	10,980 25	300 »	106,990 37
Locomotion et entretien du matériel	80,775 20	4,438 »	50 »	85,263 20
Transports et perception.	589,720 60	10,602 25	1,486 07	601,808 92
TOTAUX	1,068,379 57	45,985 15	6,513 57	1,120,878 29

(a) Il est à remarquer qu'on comprenait, en 1881, sous la rubrique : *Service général. — Direction*, tout le personnel des services des constructions et entretien des bâtiments, de l'inspection des voitures, de la fabrication du coke, de la surveillance des télégraphes, des recherches pour pertes et avaries, du bornage et des délimitations, lesquels services comportaient, en traitements, une dépense d'environ 75,000 francs, ainsi que le personnel détaché, dès cette époque, à l'administration centrale au Ministère, et dont la dépense s'élevait à 16,500 francs en traitements.

ANNEXE F.

CHEMIN DE FER. — *Frais de déplacements.*

GRADES.	Traitements.	FRAIS DE VOYAGE.		Observations.
		à l'intérieur.	à l'étranger.	
Conducteur de 2 ^e classe	2,000	240 "	"	
Surveillant de 2 ^e id.	1,500	300 "	"	
Commis de 1 ^{re} classe.	1,800	264 "	"	
Conducteur de 2 ^e classe	2,000	96 "	"	
Surveillant principal.	2,400	282 "	"	
Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe. . .	7,000	330 "	618 30 1,660 "	Voyage à Londres.
Inspecteur faisant fonctions de directeur.	5,200	204 "	362 50 900 "	
Contrôleur.	4,500	710 "	"	Id. id.
Ingénieur de 1 ^{re} classe.	5,000	1,000 "	"	
Id. 1 ^{re} id.	3,800	370 "	"	
Id. 2 ^e id.	3,200	783 50	290 "	Id. id.
Id. 2 ^e id.	3,200	780 "	"	
Id. 3 ^e id.	2,400	392 "	"	
Architecte de 1 ^{re} id.	5,000	250 "	"	
Id. 2 ^e id.	3,200	780 "	"	
Sous-ingénieur	2,000	204 "	"	
Id.	2,000	126 "	"	
Id.	1,500	183 "	"	
Vérificateur	2,400	600 "	"	
Contrôleur de 2 ^e classe	3,200	800 "	"	
Ingénieur en chef de 2 ^e classe . . .	5,200	1,182 "	"	
Ingénieur de 1 ^{re} classe	4,500	1,000 "	"	
Ingénieur de 2 ^e classe faisant fonctions d'ingénieur de 1 ^{re} classe. .	3,800	1,000 "	"	
Ingénieur de 2 ^e classe	3,200	345 25	"	

GRADES.	Traitements.	FRAIS DE VOYAGE.		Observations.
		à l'intérieur.	à l'étranger.	
Ingénieur de 3 ^e classe	2,400	800	»	
Sous-ingénieur.	1,500	500	»	
Ingénieur de 1 ^{re} classe.	3,800	965	»	
Id. id.	4,500	585	»	
Ingénieur de 2 ^e classe faisant fonctions d'ingénieur de 1 ^{re} classe . .	3,800	1,000	950	Voyage à Londres.
Conducteur de 2 ^e classe	2,400	488	»	
Ingénieur chef des ateliers.	6,000	88	»	
Sous-ingénieur.	2,000	360	»	
Id.	2,000	435	»	
Conducteur de 2 ^e classe	2,000	500	»	
Agent général.	5,000	534	»	
Contrôleur de 1 ^{re} classe	3,800	210	»	
Id. id.	3,800	1,000	»	
Vérificateur	2,400	600	»	
Contrôleur	3,800	1,000	»	
Id.	3,200	800	»	
Id.	3,200	800	»	
Chef de bureau	2,700	188	»	
Ingénieur-géomètre	3,200	620	»	
Ingénieur	3,200	800	»	
Vérificateur	2,400	600	»	
Sous-ingénieur.	2,000	500	»	
Surveillant principal.	2,100	60	»	
Surveillant.	1,200	308	»	
Commis de 3 ^e classe	900	598	»	
Id. id.	900	272	»	
Surnuméraire.	»	84	»	
Chef de bureau	2,700	»	292 65	
Inspecteur.	7,000	1,500	800	Id. id.

GRADES.	Traitements.	FRAIS DE VOYAGE.		Observations.
		à l'intérieur.	à l'étranger.	
Inspecteur.	7,000	1,500	"	"
Délégué du Gouvernement à l'assemblée des actionnaires du chemin de fer Rhénan.	"	365	"	"
Id. id.	"	365	"	"
2° commis.	1,200	200	"	"
Id.	1,500	450	"	"
Chef de convoi	2,000	400	"	"
Conducteur de 1 ^{re} classe	2,400	600	"	"
Id. id.	2,400	400	"	"
Id. id.	2,400	600	"	"
Id. id.	2,400	400	"	"
Id. id.	2,400	400	"	"
Surveillant principal	2,400	400	"	"
Id. id.	2,100	400	"	"
Id. id.	2,100	400	"	"
Id. id.	2,400	400	"	"
Id. id.	2,400	352	"	"
Chef de convoi.	1,500	388	"	"
Id.	2,000	400	"	"
Id.	1,920	288	"	"
Chef de bureau	3,200	72	"	"
Ingénieur en chef	6,300	163 20	"	"
Id. de 3 ^e classe.	3,200	40	"	"
Conducteur id.	1,500	30	"	"
2° commis	1,200	500	"	"
Surveillant de 1 ^{re} classe.	1,800	200	"	"
Commis-adjoint	600	24	"	"
Facteur	1,080	104	"	"
Surveillant de 1 ^{re} classe	1,800	118	"	"

GRADES.	Traitements.	FRAIS DE VOYAGE.		Observations.
		à l'intérieur.	à l'étranger.	
Conducteur de 1 ^{re} classe.	2,400	100 "	"	
Chef-garde	1,800	1 50	"	Pour frais de déconcher-
Garde-convoi	1,200	7 "	"	Id.
Id.	1,200	60 "	"	Id.
Id.	1,800	1 25	"	Id.
2 ^e commis.	1,500	1 50	"	Id.
Chef-garde.	1,920	85 50	"	Id.
Garde convoi.	1,200	91 75	"	Id.
Id.	1,200	2 "	"	Id.
Id.	1,500	84 "	"	Id.
Id.	1,500	59 "	"	Id.
Id.	900	59 "	"	Id.
Id.	1,500	117 "	"	Id.
Id.	1,620	320 "	"	Id.
Id.	1,320	136 "	"	Id.
Id.	1,320	24 "	"	Id.
Id.	1,500	198 "	"	Id.
Id.	900	14 "	"	Id.
Chef-garde.	1,800	3 "	"	Id.
Id.	1,620	4 50	"	Id.
Garde-convoi	1,500	125 "	"	Id.
Id.	1,320	1 "	"	Id.
Id.	1,320	1 "	"	Id.
Id.	1,200	136 "	"	Id.
Id.	1,080	4 "	"	Id.
Id.	1,200	1 "	"	Id.
Id.	1,080	4 "	"	Id.
Id.	1,320	1 "	"	Id.
Id.	1,320	1 "	"	Id.

GRADES.	Traitements.	FRAIS DE VOYAGE.		Observations.
		à l'intérieur.	à l'étranger.	
Garde-convoi	1,200	8 "	"	Pour frais de coucher
Id.	1,500	24 "	"	Id.
Id.	1,200	4 "	"	Id.
Id.	1,200	4 "	"	Id.
Id.	1,200	3 "	"	Id.
Id.	1,320	1 "	"	Id.
Id.	1,200	2 "	"	Id.
Id.	1,200	1 "	"	Id.
Id.	1,080	3 "	"	Id.
Id.	1,200	2 "	"	Id.
Id.	1,200	32 50	"	Id.
Id.	1,200	4 "	"	Id.
Id.	1,200	3 "	"	Id.
Id.	1,080	3 "	"	Id.
Id.	1,320	2 "	"	Id.
Id.	1,080	1 "	"	Id.
Id.	1,200	14 "	"	Id.
Id.	1,200	1 "	"	Id.
Id.	1,200	1 "	"	Id.
Id.	1,200	1 "	"	Id.
Id.	1,320	1 50	"	Id.
Id.	1,200	1 "	"	Id.
Id.	1,200	2 25	"	Id.
Chef-garde	1,800	1 25	"	Id.
Garde-convoi	1,200	1 25	"	Id.
		40,111 70	5,873 45	
		5,873 45		
TOTAL.		45,985 15		

ANNEXE G.

TÉLÉGRAPHES. — *Frais de déplacements.*

GRADES.	TRAITEMENTS.	FRAIS DE VOYAGE		Observations.
		A L'INTÉRIEUR.	A L'ÉTRANGER.	
Commis-adjoint télégraphiste.	720	"	1,206 "	Pour apprendre la manœuvre des appareils français.
Id.	720	"	714 "	
Id.	720	42 "	"	
Id.	720	24 "	"	
		80 "	"	
Instructeur télégraphiste . . .	"	"	320 "	Voyage à Londres.
		96 "	2,240 "	
TOTAL		2,336 "		

ANNEXE H.

RÉGIE. — *Frais de déplacements.*

GRADES.	TRAITEMENTS.	FRAIS DE DEPLACEMENT		Observations.
		A L'INTÉRIEUR.	A L'ÉTRANGER.	
Sous-chef de bureau	2,800	400	»	
1 ^{er} commis	2,400	400	»	
Id.	2,000	400	»	
Id.	2,400	400	»	
Id.	2,200	400	»	
Id.	2,000	400	»	
Id.	1,900	400	»	
2 ^e commis	1,700	400	»	
TOTAL		3,200	»	

ANNEXE I.

CHEMIN DE FER. — *Indemnités.*

QUALITÉS.	TRAITEMENT.	MONTANT DE L'INDEMNITÉ.	MOTIF DE L'INDEMNITÉ.
Chef de bureau de 1 ^{re} classe.	3,200	500 »	Travail extraordinaire pour le tableau des tonnes-lieues, demandé par les Chambres.
Vérificateur	2,400	150 »	Id.
Commis de 1 ^{re} classe	2,400	150 »	Id.
—	1,800	150 »	Id.
—	1,800	150 »	Id.
—	1,800	125 »	Id.
Commis de 2 ^e classe	1,500	125 »	Id.
—	1,500	125 »	Id.
—	1,200	125 »	Id.
—	1,200	125 »	Id.
Commis-adjoint	720	125 »	Id.
Commis de 1 ^{re} classe	1,800	125 »	Id.
— 2 ^e —	1,500	125 »	Id.
— 2 ^e —	1,500	125 »	Id.
— adjoint	720	125 »	Id.
— 2 ^e classe	1,500	125 »	Id.
— 2 ^e —	1,500	125 »	Id.
— 2 ^e —	1,200	125 »	Id.
— adjoint	600	125 »	Id.
— 2 ^e classe	1,200	125 »	Id.
— 2 ^e —	1,200	125 »	Id.
— 2 ^e —	1,200	125 »	Id.
— 3 ^e —	900	125 »	Id.
— 2 ^e —	1,500	100 »	Id.
— 2 ^e —	1,200	100 »	Id.

QUALITÉS.	TRAITEMENT.	MONTANT DE L'INDEMNITÉ.	MOTIF DE L'INDEMNITÉ.
Surveillant de 3 ^e classe	1,200	100 »	Travail extraordinaire pour le tableau des tonnes-licues, demandé par les Chambres
Commis de 2 ^e classe	1,500	100 »	Id.
— 2 ^e —	1,200	100 »	Id.
— 2 ^e —	1,500	100 »	Id.
— 3 ^e —	1,080	100 »	Id.
— 2 ^e —	1,200	100 »	Id.
— 2 ^e —	1,500	100 »	Id.
— 3 ^e —	1,080	75 »	Id.
— 3 ^e —	900	75 »	Id.
— 3 ^e —	900	75 »	Id.
— 2 ^e —	1,200	75 »	Id.
— 2 ^e —	1,200	75 »	Id.
Commis-adjoint	600	50 »	Id.
—	600	50 »	Id.
Peseur	900	50 »	Travail extraordinaire.
Commis de 2 ^e classe.	1,200	100 »	Id.
Facteur.	1,200	100 »	Id.
Garde-convoi.	1,200	50 »	Récompense pour acte de probité.
Chef-garde	1,800	20 »	Id. vigilance.
Garde-convoi.	1,200	10 »	Id. id.
—	1,200	10 »	Id. id.
—	1,200	10 »	Id. id.
—	1,200	25 »	Id. probité.
2 ^e commis	1,200	150 »	Secours.
Garde-convoi.	1,200	100 »	Id.
—	1,200	5 »	Récompense pour acte de probité.
—	1,500	10 »	Id.
2 ^e commis	1,500	200 »	Secours.
Garde-convoi.	1,320	125 »	Id.

QUALITÉS.	TRAITEMENT.	MONTANT DE L'INDEMNITÉ.	MOTIF DE L'INDEMNITÉ.
Garde-convoi	900	22 08	En compensation de la réduction de leur traitement.
—	900	22 08	Id.
Sous-ingénieur	2,000	300 »	Secours.
Officier de police	1,200	40 »	Récompense pour acte de zèle et de probité.
Garde-convoi.	1,320	10 »	Id.
—	1,200	15 »	Id.
—	1,200	5 »	Id.
—	1,200	15 »	Id.
—	1,080	5 »	Id.
Messager	1,080	50 »	Travail extraordinaire.
Surveillant de 1 ^{re} classe. . . .	1,800	300 »	Services extraordinaires.
Garde-convoi.	900	39 41	En compensation de la réduction de son traitement.
TOTAL	 fr.	6,513 57	

ANNEXE K.

Liste des agents rétribués sur SALAIRES, et qui sont chargés d'un travail d'employé.

NOMS ET PRÉNOMS.	FONCTIONS QU'ILS REMPLENT.	SALAIRES.	DATE DE L'ENTRÉE DANS L'ADMINISTRATION.
Lebon, André-Joseph	Commis	3 20	1844. 15 juillet.
Peppe, Amédée-François-Marie. .	Id.	2 60	1849. 12 mars.
Wyhier, Barthélemy.	Id.	3 20	1843. 6 septembre.
Ladric, Félix.	Id.	3 20	1845. 15 juin.
Thiry, Jean-Henri.	Id.	3 "	1846. 1 janvier.
Van Autgaerden, Paul-François. .	Id.	2 60	1844. 1 août.
Herin, Xavier.	Id.	3 "	1843. 1 juillet.
Wilmaers, Joseph-Charles	Id.	3 "	
Stevens, Joseph-Jacques.	Id.	4 "	
Van Risseghem, Charles-Louis. .	Id.	2 80	1847. 8 février.
Bonet, Jules-Jean-Louis	Id.	2 80	1847. 16 septembre.
Daubersy, Vincent	Id.	2 40	1846. 15 décembre.
Mayard, Jean-Joseph	Id.	2 60	1843. 1 juillet.
Bille, Jules	Id.	2 20	1844. 16 novembre.
D'Huyvetter, Léopold	Id.	2 40	1848. 10 novembre.
Ronsen, Léopold-Jean	Id.	2 60	1845. 1 décembre.
Vanhoorenbeeck, Const.-H.-Gh. .	Id.	2 40	1843. 10 octobre.
Dozo, Jean-François	Id.	1 80	1844. 10 mai.
Bombeeck, Joseph-Pierre-Franç.	Id.	2 40	1840. 21 avril.
Van Gulick, Antoine-Henri . . .	Id.	1 60	1850. 10 avril.
Caukens, Joseph-François	Id.	2 80	1843. 1 juin.
Poppé, Louis	Id.	1 80	
Pariseaux, Joseph.	Id.	2 "	1850. 14 juillet.
Laurys, Isidore	Id.	2 50	1840. 1 août.
Bricoux, Fortuné	Id.	1 80	

NOMS ET PRÉNOMS.	FONCTIONS qu'ils REPLISSENT.	SALAIRES.	DATE DE L'ENTRÉE DANS L'ADMINISTRATION.
Michelot, Hyacinthe-Charles . .	Commis	2 60	1847. 13 octobre.
Willaert, Julien.	Id.	1 40	1847. 24 février.
D'Hertefelt, Régner-Am.-Franç.	Id.	2 60	1845. 1 juin.
Joly, Henri	Id.	2 60	1849. 23 juillet.
Bulens, Corneille	Id.	2 20	1846. 25 mars.
Bernoe, François-Pierre. . . .	Id.	2 60	1841. 18 décembre.
Michel, Charles	Id.	2 »	1850. 13 septembre.
Monfrère, Pierre-Joseph	Id.	2 20	1849. 1 août.
Mickmans, Henri-Alphonse . . .	Id.	1 60	1848. 27 septembre.
Bronckart, Henri-Joseph	Id.	2 40	1846. 8 novembre.
Gabriel, François	Id.	1 80	1851. 9 juin.
Doyen, Gilles-Joseph	Id.	2 »	1846. 3 avril.
François, Alfred.	Id.	1 80	1849. 14 juillet.
Colette, Pierre-Joseph	Id.	3 »	1838. 1 mars.
Gaillet, Jean-Nicolas.	Id.	2 20	1847. 1 mai.
Dressen, François.	Id.	2 20	1848. 13 mars.
Scheppers, Jean-Ant.-Franç.-Mar.	Id.	1 80	1844. 23 décembre.
Eydt, Auguste.	Chef de station. . . .	5 »	1842. 14 décembre.
Delperdange, François-Emman ^{el} .	Commis	2 80	1847. 17 décembre.
Lemoine, Léon	Id.	3 »	1848. 19 avril.
Blomme, Frédéric.	Id.	3 »	1840. 1 août.
Ory, Hubert-Victor-Joseph . . .	Id.	2 »	1846. 13 juillet.
Verbanck, Louis-Aimé.	Id.	2 »	1849. 8 novembre.
Picanet, Edouard-Henri.	Id.	2 »	1847. 2 août.
Van Espen, François-Edouard . .	Chef de station. . . .	2 20	1847. 3 avril.
De Rauw, Jacques-François . . .	Commis	2 60	1845. 15 mars.
Crespin, Jean-Henri-Joseph . . .	Id.	2 »	1849. 16 novembre.
Carlier, Jean-Frédéric	Id.	2 80	1849. 16 décembre.
Moreau, François-Joseph	Chef de station. . . .	2 60	1848. 1 mars.
Leemans, Henri.	Commis	2 40	1845. 1 juillet.

NOMS ET PRÉNOMS.	FONCTIONS qu'ils REMPLISSENT.	SALAIRES.	DATE DE L'ENTRÉE DANS L'ADMINISTRATION.
Gruslin, Victor-Joseph.	Commis	2 60	1841. 8 novembre.
François, Philippe-François-Jos.	Id.	2 80	1842. 23 juillet.
François, Louis	Id.	1 60	
Paris, Charles-Joseph	Id.	1 80	1849. 12 novembre.
Le Bon, André-Charles-Alexand.	Id.	2 80	1848. 25 novembre.
Dobbelaere, Auguste	Id.	2 »	1851. 1 juillet.
François, Charles-Henri-Amédée.	Id.	2 20	1847. 21 juillet.
Venus, Ferdinand-Stanislas . . .	Facteur	2 20	1850. 2 février.
Finck, Jean-Jacques.	Id.	2 40	1851. 19 mai.
Merckx, Michel-Pierre-Nolasius.	Id.	2 60	1843. 7 février.
Recum, Hyacinthe	Id.	2 »	1850. 5 mai.
Willems, Jacques	Id.	2 »	1847. 27 juillet.
Depaquier, François-Lambert . .	Id.	2 20	1849. 21 octobre.
Carpriau, Auguste-Philibert . . .	Id.	2 40	1851. 19 mai.
Michel, Adolphe-Joseph	Id.	2 60	1843. 1 avril.
Pardoen, Félix-Antoine	Id.	2 »	1842. 9 décembre.
Iserbyt, Charles.	Id.	2 20	1851. 24 juin.
Gilson, Jean-Roch	Id.	2 40	1846. 4 septembre.
Debecker, Guillaume	Id.	2 40	1849. 24 novembre.
Carbonnelle, Charles-Henri . . .	Id.	2 »	1852. 13 février.
Rigouts, Philippe-Joseph.	Id.	2 »	1851. 15 janvier.
Delfosse, Auguste	Id.	2 »	1848. 13 avril.

ANNEXE L.

*Liste des fonctionnaires et employés, placés dans la section de disponibilité ou de non activité,
pour cause de maladie ou d'infirmités, de suppression d'emploi, etc.*

NOMS.	GRADES.	TRAITEMENTS de disponibilité ou de NON ACTIVITÉ.	DATE DE LA MISE EN DISPONIBILITÉ.
Stevens.	Contrôleur	2,533 33	1852. 1 juin.
Stevens.	Ingénieur.	2,133 33	1852. 1 mai.
Leclercq	Id.	2,133 33	1852. 1 avril.
Cuylits	Chef de bureau.	2,133 33	1850. 1 juillet.
Deman	Architecte	2,133 33	1852. 1 mai.
Jacobs	Chef de station	1,800 "	1852. 1 avril.
Pairon	Id.	1,400 "	1852. 1 novembre.
Gaussoin	Commis de 1 ^{re} classe . .	1,333 "	1850. 1 juillet.
Willaume	Surveillant	1,200 "	1852. 1 mai.
Gosselin	Id.	900 "	1852. 1 avril.
Bouyet	Commis de 1 ^{re} classe . .	1,333 33	1852. 1 mai.
Rombouts	Chef de station	1,000 "	
Artoisenet	Commis	900 "	1850. 1 juillet.
Jaspers, M.-P.	Id.	900 "	1850. 1 août.
Vandermeer (père) . .	Id.	1,000 "	1852. 1 février.
Schoekeel	Id.	1,000 "	1850. 1 août.
Debie	Surveillant	750 "	1851. 1 juillet.
Jeanmart.	Id	1,000 "	1852. 1 mai.
Dusart	Commis	750 "	1850. 1 août.
Van Heerswyngels . . .	Commis de 2 ^e classe . .	1,000 "	1850. 1 juillet.
Larnelle	Id.	1,000 "	1851. 1 février.
Verlat	Commis	800 "	1850. 1 août.
Laurys (père).	Id.	600 "	1850. 1 juillet.
Cornelis	Id.	540 "	1850. 1 juillet.
Vanderborcht.	Id.	600 "	1850. 1 août.

NOMS.	GRADES.	TRAITEMENTS de disponibilité ou de NON ACTIVITÉ.	DATE DE LA MISE EN DISPONIBILITÉ.
Pex.	Commis	800 »	1850. 1 août.
Kennettenorf	Id.	600 »	1850. 1 août.
Mertens	Id.	600 »	1850. 1 juillet.
Humblot	Id.	800 »	1850. 1 août.
Pagnoul	Id.	800 »	1850. 1 juillet.
Sano	Id.	800 »	1851. 1 juin.
Barbié	Surveillant.	800 »	1850. 1 juillet.
Goens	Id.	600 »	1850. 1 juillet.
Marousé	Id.	600 »	1852. 1 avril.
Deacon.	Id.	800 »	1851. 1 mai.
Crabbe (père).	Id.	600 »	1850. 1 juillet.
Van Laken	Id.	600 »	1850. 1 juillet.
Basse (père)	Id.	800 »	1850. 1 juillet.
Friart.	Id.	600 »	1850. 1 juillet.
Dethier.	Id.	1,200 »	1852. 1 janvier.
Parsy.	Commis dessinateur . .	600 »	1850. 1 juillet.
Féronge	Id.	800 »	1852. 1 avril.
Lefebvre	Commis	450 »	1850. 1 juillet.
Delporte	Id.	600 »	1852. 1 avril.
Evert.	Id.	600 »	1850. 1 août.
Cambier	Id.	450 »	1850. 1 juillet.
Lonél.	Id.	450 »	1852. 1 novembre.
Mondet.	Id.	450 »	1852. 1 novembre.
Lecbien	Commis-adjoint.	400 »	1851. 1 juillet.
Duwelz.	Chef de convoi	1,333 33	1852. 1 avril.
O'Kelly	Garde de convoi	1,080 »	1850. 1 juillet.
Truyens, Joseph	Id.	1,000 »	1850. 1 août.
Borgers.	Id.	800 »	1850. 1 juillet.
Vandurme	Id.	660 »	1850. 1 juillet.
Spruyt	Id.	880 »	1850. 1 juillet.

NOMS.	GRADES.	TRAITEMENTS de disponibilité ou de non activité.	DATE DE LA MISE EN DISPONIBILITÉ.
Van Roey.	Garde-convoi.	680 »	1850. 1 juillet.
Aerens	Id.	1,000 »	1850. 1 août.
Moris.	Id.	880 »	1851. 1 août.
Geets.	Id.	860 »	1850. 1 juillet.
Dehasque.	Id.	600 »	1850. 1 juillet.
Etienne.	Id.	600 »	1850. 1 août.
Moerkerke	Id.	600 »	1850. 1 août.
Muller	Id.	720 »	1850. 1 août.
Rayé	Facteur.	750 »	1852. 1 avril.
Verbeeck.	Id.	1,000 »	1852. 1 mars.
Ronse	Id.	1,000 »	1852. 1 novembre.
Goubaut	Id.	1,000 »	1852. 1 novembre.
Van den Meersschant . .	Id.	800 »	1851. 1 août.
Van Cauwenbergh . . .	Id.	600 »	1850. 1 juillet.
Goris.	Id.	540 »	1850. 1 juillet.
Verlinden	Id.	450 »	1850. 1 juillet.
Houyoux	Officier de police . . .	800 »	1850. 1 juillet.
Keseler.	Id.	800 »	1850. 1 août.
Perin.	Id.	800 »	1850. 1 août.
Simonet	Id.	800 »	1852. 1 avril.
Sels	Adjoint de police. . . .	640 »	1850. 1 juillet.
Vandenbroele.	Id.	480 »	1850. 1 juillet.
Losson de Lange	Id.	640 »	1850. 1 juillet.
Bazelle	Id.	450 »	1850. 1 juillet.
Sallez	Id.	480 »	1850. 1 juillet.
Nelons	Id.	480 »	1851. 1 août.
Manche.	Id.	480 »	1850. 1 août.
De Bossart	Id.	450 »	1850. 1 août.
Coomans	Peseur	600 »	
Goubau.	Id.	480 »	1850. 1 juillet.

NOMS.	GRADES.	TRAITEMENTS de disponibilité ou de NON ACTIVITÉ.	DATE DE LA MISE EN DISPONIBILITÉ.
Dekokere.	Peseur	600 »	1852. 1 novembre.
Deveen.	Id.	600 »	1852. 1 novembre.
Deneve.	Id.	600 »	1852. 1 novembre.
Wittebols.	Facteur.	450 »	1850. 1 juillet.
Egrix.	Messager	480 »	1850. 1 juillet.
Verhoest	Garçon de bureau . . .	480 »	1850. 1 juillet.
Samuel.	Portier.	390 »	1850. 1 juillet.
Secleppe	Id.	480 »	1852. 1 décembre.
Michiels	Id.	480 »	1850. 1 juillet.
		77,026 »	

ANNEXE M.

POSTES. — *Liste des agents en disponibilité ou en non-activité, au 1^{er} novembre 1852.*

NOMS ET PRÉNOMS.	QUALITÉS.	RÉSIDENCES.	Traitements DE disponibilité ou DE NON-ACTIVITÉ.	DATES des mises en disponibilité ou DE NON-ACTIVITÉ.
De Meren, J.-A.	Directeur	Namur.	3,000 »	Arrêté du 28 mars 1850.
Résibois, F.	Id.	Arlon.	2,333 33	» 28 » 1850
Carlier-Tourey	Sous-chef de bureau	Lierre	2,333 33	» 12 novembre 1849
Eeckman, B.	Percepteur	Malines.	2,000 »	A dater du 1 mai 1852
Bika, F.-J.-L.	Id.	Verviers	2,000 »	Arrêté du 28 mars 1850.
Volbracht, P.-J.-F.	Commis.	Gand.	1,866 67	» 12 novembre 1849
Vandervrecken, P.-M.	Percepteur	Bruxelles.	1,533 33	» 18 » 1850.
Meuffels, J.-P.	Commis de 2 ^e classe.	Anvers.	1,533 34	A dater du 1 mai 1852
Clément, J.-L.	Id. id.	Id.	1,466 67	Arrêté du 12 novembre 1849
Vaneydhoven, F.	Commis.	Bruxelles.	1,200 »	» 27 janvier 1850
Smans, J.	Id.	Id.	1,200 »	A dater du 1 mai 1852
Wuyts	Concierge.	Id.	866 67	Arrêté du 27 février 1850
Adam, J.-B.	Percepteur	Furnes.	600 »	A dater du 1 mai 1852
Pecqueux, P.	Id.	Ninove.	600 »	Arrêté du 31 juillet 1851
Finet, A.-B.	Commis-adjoint.	Boussu.	600 »	A dater du 1 juin 1852
Houzé, Em.	Percepteur	Quiévrain.	600 »	» 1 mai 1852.
Duckerts, C.	Id.	Dolhain.	600 »	Arrêté du 1 décembre 1851
Hamesse, V.	Facteur.	Bruxelles.	566 67	» 30 septembre 1852.
Collin, F.-E.-J.	Percepteur	Bastogne.	450 »	A dater du 1 mai 1852.
Reunes, C.	Id.	Beveren	450 »	» 1 » 1852
Montulet	Facteur.	Chaudfontaine	400 »	Arrêté du novembre 1852.
Bourguet, M.	Messenger-piéton.	Spa.	350 »	» 5 décembre 1851
Vandercruysen, C.	Id.	Bruxelles.	350 »	» 26 » 1851.
Orianne, J.-P.-R.	Distributeur	Id.	266 67	» 31 juillet 1852.
TOTAL.			27,166 68	

ANNEXE IV.

Tableau indiquant, pour les années 1847, 1848, 1849, 1850 et 1851, année par année, les dépenses réelles du service des routes et stations.

Tableau indiquant, pour les années 1847, 1848, 1849, 1850 et 1851,

N° D'ORDRE.	NATURE DE LA DÉPENSE.		
		1847.	1848.
1	Portion du traitement et autres dépenses des employés de l'administration générale à porter en compte au service d'entretien des routes et stations.	"	"
2	Traitements et autres dépenses des employés attachés au service de l'entretien et de la police des routes et des stations. . . .	"	"
3	Frais généraux	"	"
4	Salaires des ouvriers employés à l'entretien des stations. . . .	956,356 25	1,017,004 59
5	Id. à l'entretien et à la police des routes.		
6	Fournitures de toute espèce, rails et billes exceptés, pour l'entretien des routes.	237,762 57	164,493 64
7	Id. id. pour l'entretien des stations.	64,628 32	96,188 71
8	Rails et billes	1,420,662 61	1,140,816 47
9	Ouvrages exécutés par des particuliers et par les ateliers de l'arsenal et des stations aux bâtiments et au matériel fixe des stations.	"	"
10	Ouvrages id. à la voie, travaux d'art et matériel des routes.	"	"
11	Dépenses totales, par année, pour l'entretien des routes et des stations.	2,679,409 75	2,418,503 41
12	Sommes à déduire pour matériaux hors de service	657,129 60	644,099 51
13	Dépenses de travaux d'amélioration proprement dite, comprises dans le total n° 11	118,702 95	127,797 19
14	Nombre de kilomètres de lignes en exploitation	565 "	621 "
15	Dépenses pour l'entretien et la police des routes et des stations, par kilomètre de ligne exploitée, après déduction des sommes portées sous les n° 12 et 13.	4,532 22	3,894 53

année par année, les dépenses réelles du service des routes et stations.

ANNÉES			Observations.
1849.	1850.	1851.	
"	"	"	(1, 2, 3) Pour arriver à la décomposition des traitements de manière à les appliquer, par portions, aux différentes branches du service, il faudrait, en commençant par le Ministre, pour s'arrêter au surnuméraire, se livrer à un travail de statistique des plus compliqués, embrassant à la fois toutes les branches de l'administration des Travaux Publics. Sans compter le manque de temps pour établir cette appréciation, il est à remarquer que l'exactitude des résultats serait toujours contestable, une question essentielle à résoudre étant celle de savoir, au préalable, quelle est la portion qu'il conviendrait d'attribuer à la formation de projets de travaux neufs et à l'exécution de ceux-ci. L'on comprend que ce qui peut sembler facile pour une compagnie concessionnaire, présente ici de sérieuses difficultés.
"	"	"	
"	"	"	
1,131,289 53	1,108,821 77	1,116,512 55	(4 et 5) Il n'y a d'ouvriers spéciaux pour l'entretien des stations qu'à Bruxelles et à Malines, où le service des bâtiments a une certaine importance. Partout ailleurs, les ouvriers de l'entretien travaillent alternativement dans les stations et sur la route, suivant les besoins.
181,356 16	179,012 32	168,408 68	
80,793 45	83,016 47	94,166 74	
881,999 49	885,909 04	782,171 71	(6 et 7) Ces sommes comprennent la mise en œuvre des matériaux.
"	"	"	(8) Y compris accessoires, tels que coussinets, chevilles, clavettes, coins, plates-formes, excentriques, etc.
"	"	"	(9) Les ouvrages exécutés à la route et aux stations par des particuliers sont compris parmi ceux indiqués sous les n° 6 et 7.
2,275,438 63	2,236,759 60	2,161,259 68	(11) Y compris les billes et les fers.
325,120 58	232,096 86	306,575 76	(12) Ces sommes représentent la valeur intrinsèque des fers livrés au remaniage. Elles ne sont pas comprises dans celles qui figurent au n° 11.
122,898 13	119,056 76	126,740 28	(13) Les sommes posées, sous le n° 11, ont été prises pour base. Or, il est à remarquer qu'elles comprennent des remplacements extraordinaires de billes et de fers. Les chiffres donnés pour la dépense par kilomètre ne peuvent donc être considérés comme normaux.
621 "	621 "	621 "	
3,664 15	3,617 97	3,480 29	

ANNEXE O.

Fers ôtés des voies et remplacés par des

SECTIONS.	MÈTRES COURANTS DE						
	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.
Bruxelles à Malines.....	923	2,281	20,807	"	347	41	036
Malines à Anvers.....	162	585	9,513	"	"	"	41
Malines à Louvain.....	"	"	2,333	"	"	18	15
Louvain à Tirlemont.....	31	50	1,710	63	5	9	3
Tirlemont à Waremme.....	104	207	8,753	198	27	234	138
Waremme à Ans.....	99	76	939	1,379	112	396	15,419
Landen à Saint-Trond.....	25	13	77	336	43	9	3
Saint-Trond à Hasselt.....	"	"	"	"	"	"	"
Ans à la Meuse.....	"	"	"	"	5	112	706
Liège à la frontière.....	"	"	"	"	76	126	43
Malines à Gand.....	1,201	3,629	30,464	32	223	13	4,734
Gand à Ostende.....	439	363	383	383	923	873	1,368
Gand à Courtrai.....	75	41	76	243	313	331	2,686
Courtrai à Tournay.....	"	"	"	49	99	49	311
Tournay à Jurbise.....	"	"	"	"	"	"	"
Bruxelles à Tubise.....	"	43	94	237	148	331	363
Tubise à Soignies.....	"	112	237	297	38	72	63
Soignies à Mons.....	"	14	81	261	133	248	247
Mons à Quiévrain.....	"	"	9	"	"	334	63
Braine à Namur.....	"	"	"	"	1,380	2,088	3,217
TOTAUX.....	3,015	9,418	81,733	3,920	3,870	3,724	28,580

neufs, jusqu'au 31 décembre 1851.

RAILS REMPLACÉS EN						Observations.
1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	TOTAL.	
6,714	8,753	8,744	9,158	9,840	71,806	
13,086	8,645	526	7,082	22,086	61,494	
5,883	31,800	1,179	12,708	11,026	62,649	
20,196	8,158	1,087	4,883	6,917	40,161	
14,456	13,401	1,582	2,297	2,214	43,611	
9,774	7,826	1,060	36	1,489	36,825	
"	2,843	"	"	"	5,890	
"	"	23	"	377	400	
27	2,762	207	"	1,139	4,988	
6,728	12,196	47,632	2,788	3,669	73,260	
26,491	2,848	4,181	6,211	8,822	90,230	
7,038	3,621	343	9,917	12,090	38,169	
738	281	2,036	"	1,084	7,854	
212	267	10	1,736	3,900	6,653	
"	"	"	"	108	108	
63	1,231	10,815	1,767	5,416	18,930	
923	1,024	712	620	11,510	15,850	
12,960	848	716	4,822	6,010	25,742	
540	840	619	1,932	2,326	6,905	
6,012	898	4,908	6,079	18,099	42,651	
129,698	104,389	83,181	71,702	130,311	638,844	

ANNEXE P.

État des billes employées pour l'entretien

SECTIONS.	NOMBRE DE BILLES						
	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.
Bruxelles à Malines	535	2,254	3,393	4,294	4,455	4,985	6,505
Malines à Anvers	440	1,485	4,771	6,669	4,204	4,014	3,522
Malines à Louvain.	200	301	550	2,896	2,733	2,334	6,273
Louvain à Tirlemont	600	2,097	737	1,847	3,313	3,684	3,482
Tirlemont à Waremmes	616	1,904	3,029	7,711	4,714	4,484	6,858
Waremmes à Ans	"	511	2,557	1,366	2,850	4,166	2,076
Landen à Saint-Trond.	"	"	5	39	709	800	661
Saint-Trond à Hasselt	"	"	"	"	"	"	"
Ans à la Meuse	"	"	"	"	"	11	406
Liège à la frontière	"	"	"	"	"	1,457	412
Malines à Gand	1,819	2,635	5,107	16,941	8,018	10,205	6,507
Gand à Ostende	1,000	1,100	164	2,870	5,130	7,669	9,344
Gand à Courtrai.	"	"	6	754	2,859	6,330	9,696
Courtrai à Tournay	"	"	"	"	1,961	4,810	3,662
Tournay à Jurbise	"	"	"	"	"	"	"
Bruxelles à Tubise.	"	59	21	53	119	946	1,224
Tubise à Soignies	"	"	13	33	34	194	576
Soignies à Mons.	"	"	5	75	91	217	1,842
Mons à Quiévrain	"	"	"	144	"	83	695
Braine à Namur.	"	"	"	"	"	3,108	2,752
TOTAUX	5,210	12,346	20,358	45,692	4,119	59,497	66,493

des voies, jusqu'au 31 décembre 1851.

EMPLOYÉES EN							Observations.
1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	TOTAL.	
5,953	5,137	8,206	5,057	2,579	2,848	56,201	
3,102	3,799	4,449	5,622	3,587	3,056	48,720	
7,236	5,164	5,218	3,279	4,572	2,714	43,470	
3,844	10,596	4,349	1,069	1,416	1,612	38,646	
8,181	10,488	9,499	2,368	3,431	1,517	64,800	
5,148	3,228	3,064	3,437	3,140	966	32,509	
4,487	2,338	1,487	2,045	919	173	13,563	
"	"	25	48	279	896	1,248	
1,923	2,367	1,563	693	530	178	7,671	
737	659	2,429	6,445	705	1,231	14,075	
10,513	4,227	6,801	12,666	10,393	7,854	103,686	
7,011	12,383	6,265	9,615	10,830	3,267	76,648	
8,512	8,732	4,643	4,843	1,945	3,433	51,753	
3,877	3,244	2,407	7,855	6,011	3,535	37,362	
"	"	"	"	"	15	15	
2,998	1,868	8,279	8,546	1,952	1,498	27,563	
736	897	2,304	3,131	5,303	6,111	19,530	
662	3,325	1,500	1,654	7,779	2,050	19,200	
2,288	1,840	3,586	2,773	5,096	624	17,129	
6,964	2,650	10,891	4,587	6,864	4,861	42,677	
84,172	82,840	86,965	85,733	77,331	48,439	716,266	

ANNEXE Q.

Récapitulation des dépenses constituant les frais généraux de l'arsenal, à distribuer proportionnellement à la main-d'œuvre engagée dans les commandes de l'exercice 1850.

NATURE DES DÉPENSES.	ATELIERS DE	
	LOCOMOTIVES.	VOITURES.
<i>Personnel</i> Frais de haute surveillance répartis proportionnellement à la main-d'œuvre totale dépensée pour chacune des deux sections.	5,538 "	9,136 "
Direction et surveillance des travaux	18,599 "	15,873 "
Dépenses du personnel non compris dans les états de récapitulation, etc.	33,277 78	18,803 82
<i>Service général.</i> . Épreuve des matières au magasin central, etc.	5,017 64	29,462 17
<i>Entretien</i> du matériel, outillage, etc.	31,797 51	22,191 05
<i>Intérêts</i> des capitaux engagés dans les terrains, bâtiments, matériel, etc.	29,615 45	30,388 35
<i>Entretien</i> des bâtiments et dépendance.	3,021 10	3,425 72
<i>Frais d'éclairage.</i> Sommes payées aux entrepreneurs de l'éclairage au gaz pour les ateliers et bureaux de l'arsenal	2,362 80	2,660 14
TOTAL fr.	129,227 28	131,940 20

Ces sommes, réparties sur le montant des salaires, donnent pour résultat :

$\frac{129,227.28}{138,939.12} = 93,01 \text{ p. } \%,$ ou le tantième des frais généraux proportionnel aux ateliers de locomotives.

$\frac{131,940.26}{249,461.63} = 52.89 \text{ p. } \%,$ ou le tantième des frais généraux proportionnel au salaire des ateliers de voitures.

ANNEXE R.

État des membres du corps des ponts et chaussées au service de gouvernements étrangers, de villes ou de compagnies particulières. — Janvier 1853.

NOMS ET PRÉNOMS.	GRADES.	DATE DU CONGÉ.	DÉSIGNATION DES SERVICES AUXQUELS ILS SONT ATTACHÉS.
Desart, H.-G. . .	Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe.	6 mai 1852.	Chemin de fer de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand, par Alost.
Maus, H.-J. . . .	Ingénieur en chef de 2 ^e classe.	24 juin 1845.	En Sardaigne.
Carez, M.	Ingénieur de 2 ^e classe. .	1 juin 1851.	La ville de Bruxelles (système de distribution des eaux).
Dupré, J.-L. . . .	Id. 2 ^e id. . .	21 mai 1852.	Chemin de fer de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand, par Alost.
Ubaghs, J.-G. . .	Id. 3 ^e id. . .	5 février 1845.	
Denis, J.-J.	Id. 3 ^e id. . .	7 juillet 1847.	Manage à Mons.
Drugmans, D. . .	Id. 3 ^e id. . .	21 mai 1852.	Chemin de fer de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand, par Alost.
Rombaux, J.-B. .	Sous-ingénieur.	24 juin 1845.	En Sardaigne.
Guinotte, J. . . .	Conducteur de 2 ^e classe.	21 juin 1844.	Aux États-Unis.
Mottin, F.	Id. 2 ^e id. .	16 août 1852.	Chemin de fer du Luxembourg.
Tielemans, F. . .	Id. 3 ^e id. .	17 août 1852.	Chemin de fer de Louvain à la Sambre.
Vander Elst, C. . .	Id. 3 ^e id. .	27 mars 1846.	Chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse.
Vanhoeegaerden, A.	Id. 3 ^e id. .	8 septembre 1846.	Chemin de fer d'Anvers vers la Hollande.
Vander Elst, L. . .	Id. 3 ^e id. .	"	"
Dincq, E.	Id. 3 ^e id. .	16 juin 1852.	Chemin de fer de Bruxelles à Gand, par Alost.

E R R A T A .

Page 12, ligne 12, *au lieu de* : Oberbanrath, *lisez* : Oberbaurath.

» 12, » 24, » Verkehrs-Anstalten, *lisez* : Anstalten.

» 12, » 26, » Baron de Braeck, *lisez* : de Brück.

» 12, » 35, » Kanztisten, *lisez* : Kanzlisten.

» 30, » 10, » Il est impossible, dit un autre membre, *lisez* : Il est impossible, a dit un autre membre, dans une note écrite.

» 30, » 22, » tellement élevée, *lisez* : tellement forte.

» 41, » 12, » loi du 21 décembre 1850, *lisez* : 1851.

» 51, » 1^{re}, » Un membre a émis l'avis, *lisez* : Un membre de la section centrale.

» 51, » 16, » garde-frein, *lisez* : gardes-freins.

» 65, » 14, » qui en fait mouvoir, *lisez* : qui en fasse mouvoir.

» 67, » 25, » Betrichs-Direktor, *lisez* : Betriebs-Direktor.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT	1
-------------------	---

ANNEXES.

<i>A.</i> Liste, par direction et par bureau, du personnel de l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes.	75
<i>B.</i> Relevé général des dépenses faites pour travaux de plantations, depuis 1830 jusqu'à 1852 inclus, sur les diverses routes de l'État	87
<i>C.</i> Relevé des travaux de construction, d'amélioration et d'extension à exécuter aux bâtiments civils, dans les diverses provinces	90
<i>D.</i> Comptabilité. — Relevé des travaux exécutés en 1833, 1837, 1846 et 1849 . .	91
<i>E.</i> État des sommes imputées sur l'allocation des 1,115,239 francs.	96
<i>F.</i> Chemin de fer. — Frais de déplacements	97
<i>G.</i> Télégraphes. — Frais de déplacements	102
<i>H.</i> Régie. — Frais de déplacements	103
<i>I.</i> Chemin de fer. — Indemnités	104
<i>K.</i> Liste des agents rétribués sur salaires, et qui sont chargés d'un travail d'employé	107
<i>L.</i> Liste des fonctionnaires et employés, placés dans la section de disponibilité ou de non activité, pour cause de maladie ou d'infirmités, de suppression d'emploi, etc.	110
<i>M.</i> Postes. — Liste des agents en disponibilité ou en non activité, au 1 ^{er} novembre 1852	114
<i>N.</i> Tableau indiquant, pour les années 1847, 1848, 1849 et 1851, année par année, les dépenses réelles du service des routes et stations.	115
<i>O.</i> Fers ôtés des voies et remplacés par des neufs, jusqu'au 31 décembre 1851. . .	118
<i>P.</i> État des billes employées pour l'entretien des voies, jusqu'au 31 décembre 1851.	120
<i>Q.</i> Récapitulation des dépenses constituant les frais généraux de l'arsenal, à distribuer proportionnellement à la main-d'œuvre engagée dans les commandes de l'exercice 1850.	122
<i>R.</i> État des membres du corps des ponts et chaussées au service de gouvernements étrangers, de villes ou de compagnies particulières. — Janvier 1853	123
Errata	124