

(A)

( N° 151. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 25 FÉVRIER 1853.

---

Crédit supplémentaire de fr. 462,806-20 au Département des Travaux Publics <sup>(1)</sup>.

---

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

---

MESSIEURS,

Vous avez renvoyé à la section centrale qui a examiné le budget des Travaux Publics, le projet de loi portant un crédit supplémentaire de fr. 462,806-20 à ce Département.

Par sa dépêche du 5 février dernier, M. le Ministre pétitionne une augmentation de crédit de fr. 21,226-63, à ajouter à la somme de fr. 8,726-05 demandée à l'art. 2 du projet de loi.

Il en justifie la nécessité dans les termes suivants :

« Je n'ai pu comprendre dans cette demande les créances restant à liquider sur » cet exercice au profit du personnel du corps des ponts et chaussées, parce que » mon Département n'avait pas encore reçu, à la prédite époque, les pièces justificatives de ces mêmes créances qui s'élèvent ensemble à fr. 21,226-63.

» L'allocation votée au chap. II, sect. 5, art. 44 du budget du Département » des Travaux Publics, pour l'exercice 1852, n'a pas suffi pour couvrir la dépense » dont il s'agit.

» Cette insuffisance s'explique tout naturellement par la raison que les prévisions du budget de 1852 avaient été établies avant le vote de la loi du 20 décembre 1851 qui décrète un grand nombre de travaux d'utilité publique.

» Ces travaux qui sont très-considérables, ont dû nécessairement occasionner » un surcroît de dépenses de personnel et notamment du chef des frais de bureau » et de déplacement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées; il eût » été difficile de faire connaître d'avance, même approximativement, le montant

---

(1) Projet de loi, n° 94.

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

» de ces dépenses qui devait varier selon le plus ou moins d'impulsion qui serait  
 » donnée aux travaux concédés par la loi prérappelée.

» Il est à observer d'ailleurs que l'insuffisance que présente l'allocation dont il  
 » s'agit se trouve au moins couverte par les sommes que les compagnies conces-  
 » sionnaires sont tenues de verser dans les caisses de l'État à titre de frais de  
 » surveillance.

» Il ne s'agit donc pas, dans l'espèce, d'une nouvelle charge pour le trésor  
 » public, mais bien d'une simple régularisation, puisque la somme qui figurera,  
 » d'une part, au budget de dépenses du Département des Travaux Publics se  
 » trouvera portée, d'autre part, à titre de recette, au budget des voies et  
 » moyens.

» Je crois pouvoir m'en référer, du reste, aux explications que j'ai fournies à  
 » la Chambre à l'appui d'une demande de majoration de crédit de 50,000 francs,  
 » au projet du budget de l'exercice 1853.

» En comparant ce dernier chiffre à celui de fr. 21,226-63, réclamé pour  
 » 1852, la Chambre reconnaîtra qu'on a procédé avec toute l'économie possible,  
 » et que l'on n'a augmenté les frais de bureau et de déplacement qu'à mesure que  
 » les travaux nouveaux étaient mis à l'étude ou recevaient un commencement  
 » d'exécution.

» Le tableau ci-joint fait connaître en détail les sommes qui restent à liquider  
 » sur le chapitre II, art. 44 du budget de l'exercice 1852.

» On remarquera que ces sommes sont généralement dues à [des ingénieurs :  
 » cela provient de ce que j'ai cru devoir faire liquider, sur les fonds qui restaient  
 » disponibles, au mois de décembre dernier, les sommes revenant aux conduc-  
 » teurs, et cela par la raison que ces derniers, n'ayant que des traitements très-  
 » faibles, sont moins à même que les ingénieurs d'attendre le remboursement des  
 » dépenses qu'ils ont dû faire dans l'intérêt du service.

» D'après ce qui précède, la somme de . . . . . fr.	8,726 05
» qui figure dans la demande de crédit supplémentaire pour l'exer- » cice 1852, en ce qui concerne le service des ponts et chaussées, » devra être augmentée de . . . . .	21,226 63
	<u>29,952 68</u>
	Soit ensemble . . . . . fr.

L'état de répartition de ce crédit se trouve imprimé à la fin du rapport  
 (annexe A).

La section a cru devoir adresser à M. le Ministre la demande suivante :

« Les diverses dépenses dont il est ici question, sont-elles encore à payer,  
 » ou bien les a-t-on mandatées sur les fonds en caisse au chemin de fer, en atten-  
 » dant le vote du crédit supplémentaire?

» Si cette mesure a été prise, la section désire en connaître la nécessité et la  
 » justification. »

Voici la réponse du Gouvernement :

« Les dépenses pour salaires d'ouvriers ainsi que les frais de camionnage et

» quelques autres créances urgentes ne pouvant rester en suspens, le directeur de  
 » la Régie a été autorisé à les solder provisoirement sur les crédits qui lui avaient  
 » été ouverts sur d'autres articles du budget, sauf à régulariser l'opération dès  
 » après le vote du crédit supplémentaire.

» Les autres créances dont le paiement n'avait pas le même caractère d'urgence  
 » et de nécessité absolue sont encore à payer.

» La marche suivie pour les dépenses de 1851 n'est pas nouvelle ; on a dû for-  
 » cément y avoir recours toutes les fois que les crédits se sont trouvés insuffisants  
 » pour solder tout ou partie des salaires d'ouvriers pour les dernières quinzaines  
 » de l'année.

» On comprend, en effet, qu'il est sinon impossible, au moins très-difficile  
 » d'obtenir du jour au lendemain une loi de crédit supplémentaire, et qu'en tous  
 » cas, il est préférable, pour que la Chambre puisse apprécier l'ensemble des  
 » dépenses d'un exercice, de présenter dans les premiers mois de l'année suivante,  
 » et lorsque la situation des allocations est arrêtée, un projet de crédit supplémen-  
 » taire complet.

» Le Département des Travaux Publics n'a pas laissé ignorer à la Cour des  
 » comptes le moyen de service qu'il a dû employer exceptionnellement.

» La Cour des comptes a reproduit à la page 42 de son dernier cahier d'obser-  
 » vations, les explications qui lui ont été données à cette occasion. »

La section centrale ne peut approuver cette manière de procéder, parce qu'elle est irrégulière et contraire à la loi sur la comptabilité de l'État. Elle est d'avis que si dans certains cas ces paiements peuvent se justifier par leur caractère d'urgence et d'absolue nécessité, l'administration, cependant, aurait pu obvier à cette irrégularité, en demandant un crédit extraordinaire au moment même où le mouvement des transports et l'organisation de nouveaux services prenait une extension assez grande pour occasionner cet accroissement de dépenses.

Le Gouvernement doit se pénétrer, de plus en plus, de l'impérieuse nécessité qui existe pour lui de ne procéder à la liquidation des comptes que d'après les règles tracées par la loi sur la comptabilité de l'État. S'il agit autrement, il s'expose toujours au blâme de ceux qui ont mission d'exercer un contrôle sévère sur tous ses actes.

Ce blâme est d'autant plus regrettable qu'il tend à jeter sur cette administration, un discrédit déplorable qui doit amener inmanquablement, dans la suite, les conséquences les plus funestes.

Nous croyons donc remplir un devoir, quand nous venons engager le Gouvernement à se préoccuper de l'ouverture des crédits, avant d'autoriser les dépenses et les paiements.

Abordant l'examen des articles, la section centrale adopte à l'art. 1<sup>er</sup> :

#### § 1<sup>er</sup>. Administration centrale.

ART. 80<sup>bis</sup>. Frais de route et de séjour . . . . . fr. 2,386 49

La justification de ce crédit est faite dans le rapport de la section centrale du budget des Travaux Publics pour 1853 (voir ces annexes, page 97).

§ 2. *Ponts et chaussées.*

Les art. 84 à 93 sont adoptés sans discussion.

§ 3. *Chemin de fer.*

Art. 95. Personnel, etc. (Exercice 1851). . . . . fr. 9,000 00

La nécessité de ce chiffre est expliquée à la page 3 de l'exposé des motifs ; cependant, la section centrale a cru devoir suspendre l'adoption du crédit de 4,723 francs, demandés en faveur de 40 employés qui avaient travaillé extraordinairement, jusqu'à ce que M. le Ministre des Travaux Publics eût répondu à la question suivante :

« L'indemnité de 4,723 francs devait-elle être payée ?

» La nature du travail fait ne rentre-t-elle pas dans ce que les employés sont  
» tenus de faire par suite de leur emploi, même en y consacrant des heures  
» extraordinaires ? La section demande à être éclairée sur ce point. »

Ce haut fonctionnaire n'a pas tardé à nous envoyer ce renseignement. Nous le transcrivons :

« Le travail des bureaux est fixé de 9 heures du matin à 4 heures de relevée.

» Il arrive fréquemment que des employés reviennent le soir, soit par ordre,  
» soit volontairement, pour terminer des travaux importants ou urgents.

» En principe, il serait équitable de rémunérer tout service extraordinaire ;  
» mais, en fait, comme ce seraient le plus souvent les fonctionnaires supérieurs  
» qui auraient droit à une rémunération de ce chef, il est très-rare qu'il en soit  
» alloué.

» Les états nominatifs transmis dernièrement à la section centrale chargée de  
» l'examen du budget de l'exercice 1853 en fournissent la preuve.

» Mais on comprend que le travail extraordinaire du soir, demandé aux  
» 40 employés du contrôle, pendant plus de trois mois, ne pouvait être assimilé  
» à un surcroît de besogne de quelques heures. C'était effectivement un double  
» service, puisque ces mêmes employés devaient, pendant les heures ordinaires  
» de bureau, pourvoir au service courant de la vérification du contrôle des  
» recettes, lequel n'admet ni arrêt, ni retard.

» Ces employés ont reçu, en moyenne, cent et quelques francs. Cette indemnité  
» paraît très-modérée eu égard au faible traitement dont ils jouissaient, en  
» général, et au travail pénible et aride dont ils ont été chargés. »

Cette réponse nous ayant paru satisfaisante, la section adopte le chiffre.

Art. 97. Salaires. — Service général. — D<sup>o</sup>. (Exercice 1851) . . . . . fr. 1,420 00

Art. 98. Id. Locomotion et entretien	{ Exercices 1847 à 1850, fr. 9,959 05 }	} 77,409 05.
du matériel.		

Adoptés.

ART. 99.	} Salaires. <i>Litt. A.</i> Trans-ports et perceptions.	} Exercice 1848. . . . .	404 49	} 122,219 46	
			Id. 1850. . . . .		7,824 97
			Id. 1851. . . . .		113,900 00
			B. Primes pour économie de coke et régularité des convois.		
	(Exercice 1851). . . . .		12,200 00		

En ce qui concerne le *litt. A*; nous avons fait au Gouvernement l'observation que voici :

« Comme il résulte de l'exposé des motifs (p. 3) qu'un crédit de 59,000 francs » a été alloué par la loi du 10 juin 1851 au budget de 1850, la section centrale » demande si on n'aurait pu prévenir la demande de ce crédit, en augmentant le » chiffre au budget? Elle désire que les évaluations portées au budget se rappro- » chent le plus possible des dépenses réelles effectuées antérieurement. »

M. le Ministre y a répondu :

« Il suffit d'un simple rapprochement de dates pour répondre à cette observa- » tion.

» La situation définitive des dépenses à charge du budget de 1850 n'a pu être » connue et arrêtée que dans les premiers mois de 1851. Le projet de loi de crédit » supplémentaire a été présenté, à la Chambre, le 24 mai 1851, et la loi a été » promulguée le 10 juin suivant.

» Or, le budget de l'exercice 1851 a été élaboré en décembre 1849, transmis au » Département des Finances en janvier 1850, et présenté à la Chambre le 28 février » suivant. Le rapport de la section centrale est du 7 décembre, la discussion a été » immédiatement entamée, et la loi a été promulguée le 30 décembre 1850.

» Le budget de 1851 était donc un fait accompli avant l'expiration de » l'année 1850. »

Au sujet des primes pour économie de coke et régularité des convois, une discussion s'est engagée au sein de la section centrale.

Les uns ont prétendu que l'économie du coke et l'arrivée régulière des convois dépendent plutôt de l'intensité de calorique, produite par ce combustible, et de la disposition plus ou moins favorable de la surface de chauffe de la locomotive, que de la volonté du machiniste.

Les autres, au contraire, croient que les primes ont été très-utiles et ont donné lieu à des économies réelles.

En présence de ces opinions divergentes, la section centrale, désirant éclaircir le fait, s'est adressée au Département des Travaux Publics, et lui a remis la note suivante :

« N'y a-t-il pas différentes espèces de coke dont on se sert au chemin de fer? » La quantité de coke nécessaire à une locomotion déterminée ne dépend-elle » pas de la qualité du coke et de la situation de la chauffe dans les locomotives? » Si de la richesse du coke ou de la disposition plus ou moins avantageuse de » la chauffe dépend l'emploi d'une plus ou moins grande quantité de coke, » y a-t-on égard dans l'application de la prime; et de quelle manière? »

Voici la réponse obtenue à cette question :

« Le coke fourni à l'administration par l'industrie privée doit réunir les conditions prescrites par le cahier des charges. Ces conditions sont *uniformes*.

» Il est bien évident, cependant, qu'il en est du coke comme de toutes les choses qui se trouvent dans le commerce. Leur qualité dépend du prix que l'on veut y mettre.

» Ainsi la richesse du coke diffère suivant la nature et le degré de pureté des houilles qui ont servi à sa fabrication, et l'on sait que le prix de la houille varie en raison même de ses qualités.

» Lorsqu'une adjudication publique a lieu, ce ne sont nécessairement pas les fabricants de coke le plus cher qui se présentent, mais bien ceux dont les produits sont au meilleur marché.

» Il suit de là qu'il ne peut pas y avoir de différence très-sensible entre les différentes fournitures de coke employées au chemin de fer.

» Quant à la surface de chauffe, elle a une certaine influence sur la consommation du coke.

» Il n'est pas tenu compte, dans l'application des primes, des différences qui peuvent se produire dans la qualité du coke, ni de la surface de chauffe de locomotives, parce que ces appréciations apporteraient des complications considérables dans la comptabilité du coke.

» Au chemin de fer belge, comme dans la plupart des exploitations qui ont adopté les primes de consommation, l'allocation de coke est fixée pour chaque trimestre en raison de :

» 1° L'allumage;

» 2° Le stationnement ;

» 3° Le parcours de la locomotive ;

» 4° Le nombre et le parcours de voitures qu'elle a remorquées ;

» 5° Le diamètre des cylindres.

» Ce sont là les éléments principaux d'appréciation. On comprend sans peine à quelle complication on arriverait si l'on devait tenir compte de tous les faits, de toutes les causes accessoires qui peuvent influencer sur la consommation.

» Du reste, l'administration se livre en ce moment à des expériences très-intéressantes sur un nouveau procédé qui consiste à apprécier le travail de traction de locomotives au moyen d'un dynamomètre mécanique.

Il résulte de cette réponse que la régularité des convois et l'économie faite sur le coke ne dépendent pas uniquement de la volonté du machiniste; qu'il n'est pas tenu note, dans l'allocation des primes, des avantages éventuels afférents à ce combustible et à la locomotive; que dès lors cette allocation peut donner lieu à des préférences et faire naître des abus, aussi bien que servir de récompenses au mérite des employés.

Comme les sommes pétitionnées sont dues en vertu de règlements préexistants, la section centrale adopte l'art. 99.

### *Travaux et fournitures.*

ART. 100. Imprimés, papiers, fourniture de bureaux, etc. (exercice 1851) . . . . . fr. 51,700 00

Cette allocation paraît suffisamment justifiée par la réforme opérée dans la comptabilité des approvisionnements, de la mise en exploitation des lignes télégraphiques et des changements introduits dans les tarifs et les coupons de voyageurs.

La section centrale adopte.

Elle adopte aussi et sans observation l'art. 101.

ART. 102. Approvisionnements, combustibles, objets de consommation, redevances des compagnies, etc. (exercice 1884) . . . fr. 38,000 00

La section centrale a demandé la décomposition du chiffre. M. le Ministre nous a fait parvenir deux états :

Le premier indiquant le relevé des dépenses effectuées en 1884 pour le service de la traction et de l'entretien du matériel. Il accuse une insuffisance sur l'art. 63 du budget (*voir annexe B*) de . . . fr. 38,000 00

Le second donne la décomposition de cette somme, mais il ne s'élève qu'à . . . . . fr. 37,314 43

Différence en moins. . . . . fr. 685 57

(*Voir annexe C.*)

Ce crédit n'étant que la régularisation de dépenses déjà effectuées, nous ne comprenons pas la nécessité d'allouer une somme plus forte que celle qui est strictement nécessaire pour parfaire ce paiement.

La section centrale propose de ce chef, fr. 37,314-43.

Les art. 103 à 109 inclusivement sont adoptés.

L'art. 1<sup>er</sup>, s'élevant à . . . . . fr. 454,080 15  
réduit de . . . . . fr. 685 57

Reste . . . . . fr. 453,394 58

L'art. 1<sup>er</sup>, ainsi amendé, est adopté.

## ART. 2.

La section centrale adopte la somme primitivement demandée par le projet de loi, s'élevant à . . . . . fr. 8,726 05  
ainsi que la nouvelle augmentation sollicitée par M. le Ministre et dont les motifs sont déduits dans sa dépêche du 5 février, mentionnée au commencement de ce rapport ; soit . . . . . fr. 21,226 63

Total . . . . . fr. 29,952 68

Ainsi qu'on aura pu l'observer déjà, l'insuffisance que présente cette allocation, se trouve au moins couverte par les sommes que les compagnies concessionnaires sont tenues de verser dans les caisses de l'État, à titre de frais de surveillance.

La section centrale désirant se rendre un compte exact des redevances dues par

les sociétés au Gouvernement, à titre de frais de surveillance, a demandé un état relatant ces diverses sommes. Il résulte des renseignements obtenus qu'il est dû, de ce chef, en vertu de conventions faites ensuite de la loi du 21 décembre 1851, 45,000 francs.

Nous en publions l'état détaillé, à la fin du rapport, sous annexe *D*.

L'art. 3 est adopté sans discussion.

La section centrale du budget des Travaux Publics vous propose, Messieurs, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi avec les changements y introduits.

*Le Rapporteur,*

CH. VERMEIRE

*Le Président,*

VEYDT.

---

## ANNEXES.

## ANNEXE A.

## Crédit supplémentaire. — Exercice 1852.

## Service du personnel du corps des ponts et chaussées.

NOMS ET QUALITÉ DES INTÉRESSÉS.	MONTANT DE LA CRÉANCE DUE POUR			TOTAL.	Observations.
	Frais de bureau	Frais de déplacement.	Supplément de traitement.		
<b>Province d'Anvers.</b>					
Guioth, ingénieur en chef. .	200 »	323 60	»	523 60	
Zuber, ingénieur . . . . .	100 »	225 »	»	325 »	
Goddyn, id. . . . .	100 »	225 »	»	325 »	
Bodet, id. . . . .	75 »	200 »	»	275 »	
<b>Brabant.</b>					
Groetaers, ingénieur en chef.	200 »	609 98	»	809 98	
Dedier, ingénieur . . . . .	100 »	245 »	»	345 »	
O'Sullivan, id. . . . .	100 »	225 »	»	325 »	
Masson, id. . . . .	100 »	433 »	»	533 »	
D'Elhougne, id. . . . .	75 »	200 »	»	275 »	Frais de bureau et de déplacement du 4 <sup>e</sup> trimestre, 1852.
Carez, id. . . . .	100 »	277 »	»	377 »	
Vieux-Jean, conducteur. . .	»	61 »	»	61 »	
<b>Flandre occidentale.</b>					
Gerardot de Sermoise, ingénieur en chef. . . . .	200 »	669 50	»	869 50	
Forret, ingénieur. . . . .	100 »	276 »	»	376 »	
Declercq, id. . . . .	100 »	508 90	»	608 90	
Crépin, id. . . . .	100 »	225 »	»	325 »	
Housseau, id. . . . .	75 »	237 50	»	312 50	

NOMS ET QUALITÉ DES INTÉRESSÉS.	MONTANT DE LA CRÉANCE DUE POUR			TOTAL.	Observations.	
	Frais de bureau.	Frais de déplacement.	Supplément de traitement			
<b>Flandre orientale.</b>						
Wolters, ingénieur en chef. .	200	» 424 50	»	624 50	Frais de bureau et de déplacement du 4 <sup>e</sup> trimestre, 1852.	
Lamal, sous-ingénieur, f. f. d'ingénieur . . . . .	100	» 225	»	325		
Spaak, ingénieur . . . . .	100	» 607	»	707		
Desmarais, id. . . . .	100	» 484	»	584		
De Perre, id. . . . .	100	» 225	»	325		
Colson, id. . . . .	100	» 450	»	550		
<b>Hainaut.</b>						
Gernaert, inspecteur-directeur.	200	» 592 80	»	792 80		
Pierard, ingénieur . . . . .	100	» 225	»	325		
Depermentier, id. . . . .	100	» 276	»	376		
Gombert, id. . . . .	100	» 225	»	325		
Huriau, id. . . . .	100	» 250 50	»	350 50		
Andries, id. . . . .	100	» 325	»	425		
Canivet, conducteur . . . . .	»	50	»	50		
<b>Liège.</b>						
Delahaye, ingénieur en chef.	200	» 300	»	500		
Dejaer, ingénieur . . . . .	100	» 264	»	364		
Hanquet, id. . . . .	100	» 225	»	325		
Gille, id. . . . .	100	» 225	»	325		
<b>Limbourg.</b>						
Magis, ingénieur en chef. . .	200	» 488 25	»	688 25		
Morelle, ingénieur . . . . .	100	» 225	»	325		
De Grandvoir, id. . . . .	100	» 225	»	325		
Grosfils, id. . . . .	100	» 225	»	325		
<b>Luxembourg.</b>						
Dutreux, ingénieur en chef.	200	» 300	»	500		

NOMS ET QUALITÉ DES INTÉRESSÉS.	MONTANT DE LA CRÉANCE DUE POUR			TOTAL.	Observations.	
	Frais de bureau.	Frais de déplacement.	Supplément de traitement.			
Cordonnier, ingénieur. . . . .	100 »	225 »	»	325 »		
Lambert, id. . . . .	100 »	215 »	»	315 »		
Laurensius, id. . . . .	100 »	225 »	»	325 »		
<b>Namur.</b>						
Godin, ingénieur en chef . . .	200 »	433 50	»	633 50	Frais de bureau et de déplacement du 4 <sup>e</sup> trimestre 1852.	
Bernard, ingénieur . . . . .	100 »	238 50	»	338 50		
Dumont, id. . . . .	100 »	225 »	»	325 »		
Pinsard, id. . . . .	100 »	483 50	»	583 50		
Daubresse, conducteur . . .	»	49 »	»	49 »		
Andries, C., ingénieur . . .	»	»	450 »	450 »	Augmentation de traitement par suite de sa promotion au grade d'ingénieur de 3 <sup>e</sup> classe.	
<b>Service spécial.</b>						
Kümmer, ingénieur en chef.	200 »	653 60	»	853 60		
Lebens, ingénieur. . . . .	100 »	350 »	»	450 »		
Houbotte, id. . . . .	100 »	375 »	»	475 »		
TOTAL . . . . .				21,226 63		

ANNEXE B.

*Relevé des dépenses effectuées en 1851, pour le service de la traction et de l'entretien du matériel, sur l'art. 63.*

Somme allouée : 2,014,000 francs.

1	Houille, coke et charbon . . . . . fr.	891,084 66
2	Bois pour allumer les locomotives . . . . .	16,280 06
3	Graissage. — Huile de graissage, de palmier, suif, etc. . . . .	139,419 10
4	Nettoyage. — Déchets de coton, savon, balais, brosses, etc. . . . .	26,491 63
5	Éclairage. — Huile épurée, falots, chandelles, gaz . . . . .	127,883 43
6	Cordes, ficelle, filasse, toiles, etc. . . . .	41,676 39
7	Pièces de rechange pour locomotives . . . . .	97,472 71
8	Id. pour voitures . . . . .	20,897 38
9	Tubes en laiton pour locomotives . . . . .	73,536 00
10	Essieux coudés et droits pour locomotives . . . . .	44,583 00
11	Id. pour voitures . . . . .	2,233 00
12	Bandages de roues pour locomotives et tenders . . . . .	37,448 00
13	Id. pour voitures . . . . .	32,620 00
14	Rottings et cerceaux pour paniers à coke . . . . .	19,500 93
15	Métaux. — Cuivre, fer, étain, tôles, aciers, etc. . . . .	77,376 37
16	Bois divers. . . . .	69,443 63
17	Garnitures de voitures, cuirs, vachettes, tapis, glaces, etc . . . . .	32,340 79
18	Peinture. — Couleurs, vernis, huile de lin, térébenthine . . . . .	34,828 83
19	Outils et ustensiles. — Mobilier de bureau, etc. . . . .	48,042 64
20	Objets de ferblanterie. — Lanternes, etc. . . . .	4,443 83
21	Vis à bois, fil de fer, cuivre, clous, etc. . . . .	1,937 60
22	Traction par chevaux . . . . .	9,377 30
23	Mêmes dépenses. — Travaux divers, modèles, etc. . . . .	23,337 04
24	Entretien des plans inclinés, câbles en fil de fer. . . . .	18,993 00
25	Redevances aux sociétés pour emploi de leur matériel . . . . .	114,400 00
26	Transport de voyageurs par omnibus entre le Nord et le Midi, à Bruxelles . . . . .	3,902 00
	Total . . . . . fr.	2,052,000 00
	Insuffisance de l'allocation . fr.	38,000 00

## ANNEXE C.

*Crédit supplémentaire pour l'exercice 1851.*


---

Décomposition de la somme demandée pour approvisionnements, etc. (art. 63) . . . . . fr.	38,000 »
Au profit du sieur Deswert, pour couvercles de boîtes à graisse, fr.	481 08
Id. de la Société Saint-Léonard, pour bandages aux roues de voitures . . . . .	6,650 00
Id. du sieur Kelecom, pour bandages de locomotives et tenders . . . . .	26,853 41
Id. du sieur Preudhomme, pour chaînes d'attache, clavettes, etc. . . . .	1,907 20
Id. id. complétées . . . . .	1,422 74
Total . . . fr.	<u>37,314 43</u>
Soit en chiffre rond . . .	38,000 00

---

ANNEXE D.

*État des redevances annuelles, pour frais de surveillance, à charge des sociétés concessionnaires de chemins de fer, ensuite de conventions intervenues en exécution de la loi du 20 décembre 1851.*

INDICATION DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.	DATE DE LA CONVENTION.	MONTANT DES REDEVANCES annuelles.
Charleroy à Louvain. . . . .	1852. 24 mars . .	6,000
Dendre-et-Waes et Bruxelles à Gand, par Alost. . . . .	» 1 mai. . .	15,000
Entre-Sambre-et-Meuse . . . . .	» 4 février .	6,000
Flandre occidentale . . . . .	» 4 février .	8,000
Luxembourg. . . . .	» 29 janvier .	10,000
	Fr.	45,000