

DÉVELOPPEMENTS

DU Budget des Dépenses

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Pour l'Exercice 1840.

NOMBRE DE SARTICLES DE CHACUN.	CHIFFRE	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE PREMIER.		
ADMINISTRATION CENTRALE.		
<i>Personnel.</i>		
1	»	Traitement du Ministre fr. 21,000 »
2	»	— des fonctionnaires, employés et gens de service 107,230 »
Sommes égales à celles allouées pour 1839.		
<i>Matériel.</i>		
3	»	Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage du Ministère et de l'hôtel des postes, menues dépenses. 17,000 »
Somme égale à celle votée pour 1839.		
4	»	Papiers pour l'administration centrale des postes et le service des provinces 7,000 »
<i>Frais de déplacement.</i>		
5	»	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale en Belgique 6,000 »
Allocation votée pour 1839.		
TOTAL DU CHAPITRE I ^{er} fr.		
CHAPITRE II.		
ROUTES.		
<i>Travaux des routes, ponts à bascule, frais d'études.</i>		
1	»	Entretien des routes d'après les baux existants fr. 1,418,871 67
		Salaire des préposés aux ponts à bascule. 16,972 »
		Études de projets, frais de levée de plans, achat et réparations d'instruments, matériel et impressions du service actif 20,000 »
		Travaux d'amélioration, réparations extraordinaires et construction de routes nouvelles 744,556 83
<i>Plantations.</i>		
2	»	Frais de nouvelles plantations sur les routes de 1 ^{re} et 2 ^e classe
Somme égale à celle votée pour 1839.		
TOTAL DU CHAPITRE II. fr.		

CRÉDITS alloués POUR L'EXERCICE 1840.	CRÉDITS alloués POUR L'EXERCICE 1839.	DIFFÉRENCE		CRÉDITS de paiement alloués POUR 1840.	Observations.
		EN PLUS AU BUDGET DE 1840.	EN MOINS AU BUDGET DE 1840.		
21,000 »	21,000 »	»	»		
107,250 »	107,250 »	»	»		
17,000 »	17,000 »	»	»		
7,000 »	7,000 »	»	»		
6,000 »	6,000 »	»	»		
158,250 »	158,250 »	»	»		
2,200,000 (a)	2,298,000 »	»	98,000 »		<p>a) Ce chiffre représente le montant en nombre rond du produit des barrières, déduction faite de la retenue de 200,000 francs, pour les intérêts de l'emprunt de 6 millions. Nous renvoyons pour les autres explications à la note qui suit le Budget.</p>
50,000 »	50,000 »	»	»		
2,250,000 »	2,348,000 »	»	98,000 »		

N. DES ARTICLES DE LA LOI.	INTÉRIEUR.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
CHAPITRE III.			
CANAUx, BIVIÈRES, POLDERS.			
<i>Service ordinaire des canaux de Gand au Sas-de-Gand, de Maestricht à Bois-le-Duc, de Pommerœul à Antoing et de la Sambre.</i>			
1	"	Entretien et exploitation du canal de Gand au Sas-de-Gand fr.	11,030 "
		— — — Maestricht à Bois-le-Duc	27,929 "
		— — — Pommerœul à Antoing	79,409 94
		— — — la Sambre.	140,121 06
Allocation votée au Budget de 1839, pour le service ordinaire des canaux, tel qu'il existait à la fin de 1838.			
<i>Service et charges du canal de Bruxelles à Charleroy, repris par l'État, en vertu de la loi du 1^{er} juin 1839.</i>			
2	A.	Frais d'entretien et d'exploitation.	96,000 "
	B.	Indemnité de reprise, aux termes de l'art. 26 de la convention du 6 novembre 1834, entre le Gouvernement et la société concessionnaire.	661,373 66
			737,373 66
Allocation nouvelle, comme conséquence du rachat de la concession du canal, autorisé par une loi du 1 ^{er} juin 1839.			
Des fonds ont été accordés, sur les mêmes bases, pour les sept derniers mois de 1839, par une loi spéciale du 1 ^{er} juin 1839. L'indemnité de reprise au profit de la société concessionnaire est déterminée par une convention du 6 novembre 1834. Elle constitue une dépense invariable qui devra figurer au Budget jusqu'en 1845, et, pour sept mois, au Budget de 1846.			
<i>Service extraordinaire des canaux de Pommerœul à Antoing et de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>			
3	"	Travaux d'amélioration	60,000 "
Allocation votée pour 1839.			
On ne peut se dispenser de faire au canal d'Antoing des travaux d'amélioration pour 2 à 300,000 francs. Le canal de Maestricht à la Meuse par Bois-le-Duc, qui reprend son ancienne importance par le rétablissement des relations avec la Hollande, exige également de nombreux travaux en dehors de l'entretien ordinaire. On compte répartir l'allocation de la même manière qu'en 1839, savoir : canal d'Antoing, 34,000 francs; canal de Maestricht, 26,000 francs.			
<i>Service de l'Escant, repris par l'État en vertu de la loi du 31 décembre 1838.</i>			
4	A.	Travaux ordinaires dans les provinces de la Flandre orientale et du Hainaut	16,690 "
		Personnel dans ces deux provinces	8,335 "
	B.	Travaux d'amélioration dans les 1 ^{er} et 2 ^e biefs	83,500 "
		Allocation supplémentaire pour le barrage d'Autrive	107,000 "
TOTAL. fr.			185,525 "
En ordonnant la reprise de l'Escant par l'État à partir de 1840, la Législature a accordé un crédit de 95,000 francs pour la construction d'un barrage entre Tournay et Audenarde.			
Les fonds que l'on demande au Budget de 1840 sont destinés :			
1 ^o A pourvoir aux travaux ordinaires et à rétribuer le personnel spécial de l'Escant;			
2 ^o A élargir le débouché de l'écluse d'Antoing, d'après l'engagement qui a été pris envers la France en 1836, et à dévaser et approfondir le lit de la rivière entre Antoing et Tournay.			
3 ^o A compléter les fonds nécessaires à la construction du barrage d'Autrive; le projet définitif porte cette dépense à 202,000 francs, sur lesquels 95,000 francs sont accordés au Budget de 1840; on demande en conséquence pour cet objet 107,000 francs.			
A REPORTER. fr.			

CRÉDITS demandés POUR L'EXERCICE 1840.	CRÉDITS alloués POUR L'EXERCICE 1839.	DIFFÉRENCE		CRÉDITS différemment alloués POUR 1840.	Observations
		EN PLUS AU BUDGET DE 1840.	EN MOINS AU BUDGET DE 1840.		
257,910 »	257,910 »	»	»		
737,873 66	»	737,873 66	»		
60,000 »	60,000 »	»	»		
185,525 »	95,000 »	90,525 »	»		
1,260,810 66	412,910 »	847,900 66	»		

N° ORDRE DÉPENSES	CHAPITRE	DESIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
	112713A		Report. fr.
		<i>Service de la Lys repris par l'État en vertu de la loi du 31 décembre 1838.</i>	
3		Travaux ordinaires dans la Flandre orientale. fr. 9,945 »	} 36,678 83
	A.	— aux écluses de Commines, Menin et Harlebeke 10,000 »	
		Ponts sur la Lys mitoyenne 1,000 »	
		Personnel 3,400 »	
	B.	Supplément de subside pour l'établissement d'un chemin de halage dans Courtray 12,833 83	
		Les fonds demandés sont destinés :	
		1° Aux travaux ordinaires et au personnel spécial de la Lys;	
		2° A compléter le subside de 23,500 francs accordé au Budget de 1839 pour l'établissement d'un chemin de halage dans Courtray.	
		<i>Service de la Meuse, dans les provinces de Liège et de Namur, repris par l'État en vertu de la loi du 31 décembre 1838.</i>	
6		Entretien et travaux au chemin de halage. . . 24,000 »	} 30,480 »
	A.	Subside à la société des bateaux à vapeur. . . 6,000 »	
		Personnel 480 »	
	B.	Premier quart du subside pour la dérivation de la Meuse à Liège (a) 50,000 »	} 80,480 »
		Allocation nouvelle, comme conséquence de la reprise de la Meuse par l'État.	
		Le subside de 6,000 francs, à la société des bateaux à vapeur, a été accordé, pour cinq ans, par la province de Liège, aux obligations de laquelle l'État se trouve subrogé.	
		Les travaux de la dérivation de la Meuse à Liège n'ont pu être adjugés en 1839; ils sont jusqu'à un certain point subordonnés au plan qui sera adopté pour la reconstruction du pont de la Boverie; il a donc paru qu'au lieu de demander le second quart du subside, on pouvait se borner à transférer le premier quart sur l'exercice 1840.	
		<i>Service de la Meuse dans le Limbourg.</i>	
7	"	Travaux aux rives	} 40,000 »
		Somme égale à celle votée pour 1839.	
		Quoique nous n'ayons plus à nous occuper de la rive droite, il paraît nécessaire de maintenir l'allocation de 40,000 francs, d'abord parce que la rive gauche seule exigera l'emploi de cette somme encore pendant plusieurs années; ensuite parce qu'il nous importe de pouvoir coordonner nos travaux avec ceux que les Hollandais font exécuter sur la rive droite.	
		<i>Polders.</i>	
8	"	Service des polders	} 42,000 »
		Dans cette somme sont compris :	
		1° 30,000 francs à payer aux entrepreneurs du réendiguement de Lillo pour la seconde et dernière année d'entretien de leurs travaux.	
		2° 5,000 francs à payer comme subside à la direction du polder de Lillo.	
		Les 7,000 francs restant sont destinés à couvrir des dépenses éventuelles.	
		A REPORTER. fr.	

CREDITS 1915 EXERCICE 1915	CREDITS 1914 EXERCICE 1914	DIFFÉRENCIÉ		CREDITS 1915 EXERCICE 1915	Observations
		EN PLUS AU BUDGET 1915	EN MOINS AU BUDGET 1915		
1 260 810 66	412,910 "	847 900 66			
36 678 33	23,500 "	13 178 33			
80,480 "	50 000 "	30,480 "			
40 000 "	40,000 "	"	"		
42,000 "	70,000 "	"	28,000 "		
1,439,968 99	596,410 "	891,558 99	28,000 "		

a) Transfert de l'exercice 1914

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
		REPORT.	fr.
		<i>Service des bacs et bateaux de passage.</i>	
9	A.	Confection et entretien des bacs et de leurs dépendances . fr.	20,000 »
		<i>Bateaux à vapeur à Anvers.</i>	
		<i>Service de passage entre Anvers et la Tête de Flandre.</i>	
		Frais d'entretien et d'exploitation	21,830 »
	D.	<i>Service de remorque.</i>	
		Frais d'entretien et d'exploitation	2,383 »
		Personnel	11,663 »
		<i>Service sur Tamise.</i>	
		Frais d'entretien et d'exploitation	7,358 »
	C.	Personnel	5,900 »
		Subside à la commune de Tamise pour l'établissement d'un embarcadère.	6,814 13
		19,372 13	
		Cette allocation est transférée du Budget des Finances, sauf en ce qui concerne le subside à accorder à la commune de Tamise; il y a transfert à concurrence d'une somme de 69,553 francs (*).	
10		<i>Frais d'études.</i>	
		Études des travaux à faire à l'Escaut, à la Lys et à la Meuse, ainsi qu'à la Dendre, au Demer, au Rupel et à la Dyle, ces quatre rivières devant rentrer dans les attributions de l'état à partir du 1 ^{er} janvier 1841	13,000 »
		Cette allocation est nouvelle (voir ci-après)	
		TOTAL DU CHAPITRE III. fr.	
CHAPITRE IV.			
PORTS ET CÔTES.			
<i>Ports d'Ostende et de Nieuport, côte de Blankenberghe.</i>			
<i>Port d'Ostende.</i>			
		Entretien de l'avant-port.	43,300 »
		Entretien de l'arrière-port et des écluses de Slykens	2,750 »
		Entretien des écluses du bassin de commerce.	1,100 »
		Renouvellement éventuel d'une paire de portes de flot à l'écluse des bassins.	5,000 »
		Prolongement du nouveau quai d'échouage sur 30 mètres	26,000 »
		88,150 »	
		229,044 15	
<i>Port de Nieuport.</i>			
		Travaux d'entretien, de réparations et d'amélioration	17,133 33
		Côte de Blankenberghe	111,535 82
		Personnel des ports et côtes	12,174 »
		140,893 15	
		A REPORTER. fr.	

CRÉDITS EN FINANCE 1840.	CRÉDITS alloués POUR L'EXERCICE 1839	DIFFÉRENCE		CRÉDITS réaffectés alloués POUR 1840	Observations
		EN PLUS AU BUDGET DE 1840.	EN MOINS AU BUDGET DE 1840.		
1,439,968 99	596,410 »	891,333 99	28 000 »		
75,972 13	»	75,972 13	»		
15,000 »	»	15,000 »	»		
1,530,941 12	596,410 »	982,531 12	28,000 »		
229,044 15	280,585 »	»	51,540 85		
229 044 15	280,585 »	»	51,540 85		

(*) En plus d'une part
 au Budget de 1840 952 531 12
 En moins d'autre part 28 000 »
 Différence en plus au
 Budget de 1840 954,531 12

CHAPITRES ARTICLES	RUBRIQUE	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		REPORT. fr.
		<i>Phares et Fanaux.</i>
2	"	Frais d'entretien et d'exploitation des phares et fanaux fr. 2,000 » La dépense des phares et fanaux reste ce qu'elle était en 1839, mais 7,000 francs sont transférés au Budget de la Marine (voir les explications à la suite de ce Budget).
		TOTAL DU CHAPITRE IV. fr.
		CHAPITRE V.
		CHEMIN DE FER.
1	"	Entretien et police de la route proprement dite fr. 800,000 »
2	"	Dépenses de transport 1,830,000 »
3	"	Frais de perception 460,000 »
		} 3,090,000 »
		Cette somme de 3,090,000 francs est exactement celle qui a été allouée aux Budgets des deux précédents exercices :
		En 1838, pour 10 sections, savoir :
		Malines à Bruxelles
		" à Anvers
		" à Termonde
		" à Louvain.
		Termonde à Gand.
		Louvain à Tirlemont
		Tirlemont à Waremme.
		Waremme à Ans
		Gand à Bruges
		Bruges à Ostende.
		} Pendant l'année entière.
		En 1839, pour les mêmes sections, pendant l'année entière, plus les sections de :
		Gand à Deynze
		Deynze à Courtray
		Landen à St-Trond
		Bruxelles à Tubize
		} Pendant une partie de l'année.
		En 1840, toutes ces sections, celle de Tubize seule exceptée, devront être exploitées pendant l'année entière.
		Ce n'est qu'en comptant sur les résultats de nombreuses économies, que le Gouvernement peut espérer de faire face à tant de besoins nouveaux avec les mêmes ressources; il croit même devoir se réserver de demander des crédits supplémentaires pour le cas où ses prévisions ne se réaliseraient pas entièrement. (Voir d'ailleurs les observations ci-après.)
		TOTAL DU CHAPITRE V. fr.

CRÉDITS Amendés POUR L'ÉNERGIE 1840.	CRÉDITS alloués POUR L'ÉNERGIE 1839.	DIFFÉRENCE		CRÉDITS définitivement alloués POUR 1840.	<i>Observations.</i>
		EN PLUS AU BUDGET DE 1840.	EN MOINS AU BUDGET DE 1840.		
229,044 13	200,583 "	"	51,540 85		
2,000 "	9,000 "	"	7,000 "		
231,044 15	209,583 "	"	58,540 85		
3,090,000 "	3,090,000 "	"	"		
3,090,000 "	3,090,000 "	"	"		

N°	CHAPITRE	ARTICLE	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
<p>CHAPITRE VI.</p> <p>BÂTIMENTS CIVILS.</p>			
1	1		Entretien et réparations des hôtels, édifices et monuments de l'État.
2	2		Reconstruction d'un mur de clôture à l'hôtel du Ministère de la Justice à Bruxelles
3	3		Travaux extraordinaires aux hôtels du Gouvernement provincial à Mons et à Hasselt
<p>ART. 1^{er}. — Les 28,000 francs portés à l'art. 1^{er} ont été votés au Budget de 1839 et des exercices antérieurs; ils ne sont que rigoureusement suffisants pour l'entretien ordinaire des bâtiments de l'État. De là la nécessité de demander des allocations supplémentaires pour les travaux qui sortent de cette catégorie.</p> <p>ART. 2. — Un mur de clôture et de soutènement du jardin et de l'hôtel du Ministère de la Justice menace ruine; sa reconstruction est estimée à 6,000 francs.</p> <p>ART. 3. — Les toitures de l'hôtel du Gouvernement provincial à Mons exigent des réparations et des renouvellements qui sont estimés à 17,500 francs. Les 20,000 francs qui forment le complément de l'article, sont destinés à agrandir l'hôtel du Gouvernement provincial à Hasselt, dont l'État a fait l'acquisition, il y a quelques années, et qui se trouve insuffisant pour réunir convenablement les bureaux et le logement du gouverneur.</p>			
TOTAL DU CHAPITRE VI. fr.			
<p>CHAPITRE VII.</p> <p>PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.</p>			
Unique			Traitements des ingénieurs 192,940
			Frais de bureau et de déplacement 60,000
			Traitements des conducteurs 162,210
} 415,150 »			
<p>Cette somme est exactement celle qui a été allouée aux Budgets des deux précédents exercices.</p>			
TOTAL DU CHAPITRE VII. fr.			

CRÉDITS diminues pour l'exercice 1840.	CRÉDITS Nouveaux pour l'exercice 1839	DIFFÉRENCE		CRÉDITS définitivement alloués pour 1840.	Observations
		EN PLUS AU BUDGET DE 1840.	EN MOINS AU BUDGET DE 1840.		
28,000 "	28,000 "	"	"		
6,000 "	"	6,000 "	"		
37,800 "	"	37,800 "	"		
71,800 "	28,000 "	43,800 "	"		
418,180 "	418,180 "	"	"		
418,180 "	418,180 "	"	"		

ANNUAIRES ALPHABETIQUES DE LA LOI.	LITTÉRA.	RÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
		CHAPITRE VIII.	
		MINES.	
		<i>Conseil des Mines.</i>	
		<i>Personnel.</i>	
1	A.	Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines fr.	42,000
		Allocation égale à celle votée pour 1839.	
		<i>Matériel.</i>	
	B.	Entretien et renouvellement du mobilier, fournitures de bureau, achat de livres, chauffage et éclairage	2,400
	C.	Frais de route	1,200
	D.	Dépenses imprévues	300
		Sommes votées pour 1839.	
		<i>Ingénieurs et Conducteurs.</i>	
2	"	Traitements des ingénieurs 53,000	} 132,200
	"	Frais de bureau et déplacement, impression de travaux statistiques 80,000	
	"	Traitements des conducteurs 49,200	
		Sommes votées pour 1839.	
3	"	Subsides aux caisses de prévoyance, secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement, lors d'accidents survenus dans les mines.	45,000
4	"	Encouragements et subventions pour la publication de plans et de mémoires relatifs à l'art de l'exploitation.	10,000
		Ces deux allocations sont justifiées dans les observations insérées ci-après. Le montant de ces dépenses est plus que contre-balancé par l'augmentation du produit des redevances des mines.	
		TOTAL DU CHAPITRE VIII. fr.	
		CHAPITRE IX.	
		POSTES ET MESSAGERIES.	
1	"	Traitements des employés	335,210
		<i>Matériel.</i>	
	A.	Frais de tournée des inspecteurs 8,530	} 82,790
2	B.	Frais de régie des inspecteurs, directeurs et percepteurs 27,620	
	C.	Indemnités de logement 36,620	
	D.	Imprimés, registres, timbres. 10,000	
3	"	Transport des dépêches.	300,546
4	"	Service rural	230,000
		Le chiffre du chapitre reste le même; mais un transfert est opéré de l'art. 3, <i>Transport des dépêches</i> , sur l'art. 1 ^{er} , <i>Traitements des employés</i> , et sur l'art. 2, <i>Matériel</i> . Le transfert est de 41,000 francs; il se répartit de la manière suivante: <i>Traitements des employés</i> , 35,210 francs; <i>Matériel</i> , 5,790 francs. (Voir ci-après.)	
		TOTAL DU CHAPITRE IX. fr.	

CRÉDITS demandés POUR L'EXERCICE 1840.	CRÉDITS alloués POUR L'EXERCICE 1839.	DIFFÉRENCE		CRÉDITS définitivement alloués POUR 1840.	<i>Observations.</i>
		EN PLUS AU BUDGET DE 1840.	EN MOINS AU BUDGET DE 1840.		
43,900	43,900	.	.		
132,200	132,200	.	"		
43,000	.	43,000	.		
10,000	.	10,000	"		
233,100	178,100	55,000	"		
353,210	320,000	33,210	.		
82,790	77,000	5,790	"		
300,346	341,346	.	41,000		
230,000	230,000	.	"		
968,546	968,546	"	.		

N° DES ARTICLES DE LA LOI.	LIBRÉ.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
CHAPITRE X.			
MILICE ET GARDE CIVIQUE.			
<i>Milice.</i>			
1	"	Frais d'impression des listes alphabétiques (modèles G et I) pour l'inscription des miliciens dans les neuf provinces fr.	1,600 "
		Somme égale à celle du Budget précédent.	
<i>Garde civique.</i>			
2	"	Frais de voyage de l'inspecteur-général de la garde civique, des aides-de-camp qui l'accompagnent, et frais de bureau de l'état-major	9,000 "
		Achat, réparation et entretien des armes et équipements de la garde civique	16,000 "
		Somme égale à celle votée pour 1839.	
		TOTAL DU CHAPITRE X. fr.
CHAPITRE XI.			
SECOURS.			
Unique	"	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension	
		Somme égale à celle votée pour 1839.	
		TOTAL DU CHAPITRE XI. fr.
CHAPITRE XII.			
DÉPENSES IMPRÉVUES.			
Unique	"	Dépenses imprévues.	30,000 "
		Allocation égale à celle votée pour 1839.	
		TOTAL DU CHAPITRE XII. fr.

CRÉDITS demandés POUR L'EXERCICE 1840.	CRÉDITS alloués POUR L'EXERCICE 1839.	DIFFÉRENCE		CRÉDITS définitivement alloués POUR 1840.	<i>Observations.</i>
		EN PLUS AU BUDGET DE 1840.	EN MOINS AU BUDGET DE 1840.		
1,600 »	1,600 »	»	»		
25,000 »	25,000 »	»	»		
26,600 »	26,600 »	»	»		
2,500 »	2,500 »	»	»		
2,500 »	2,500 »	»	»		
30,000 »	30,000 »	»	»		
30,000 »	30,000 »	»	»		

NUMÉRO DES CHAPITRES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
<i>Récapitulation.</i>	
Chapitre I.	Administration centrale fr.
— II.	Routes
— III.	Canaux, rivières, polders.
— IV.	Ports et côtes
— V.	Chemins de fer
— VI.	Bâtiments civils.
— VII.	Personnel des ponts et chaussées
— VIII.	Mines.
— IX.	Postes et messageries
— X.	Milice et garde civique
— XI.	Secours
— XII.	Dépenses imprévues
	TOTALS. fr.
	DIFFÉRENCE EN MOINS.
	RESTE, DIFFÉRENCE EN PLUS.

CRÉDITS demandés POUR L'EXERCICE 1840.	CRÉDITS alloués POUR L'EXERCICE 1839.	DIFFÉRENCE		CRÉDITS définitivement alloués POUR 1840.	<i>Observations.</i>
		EN PLUS AU BUDGET DE 1840.	EN MOINS AU BUDGET DE 1840.		
158,250 »	158,250 »	»	»		
2,250,000 »	2,348,000 »	»	98,000 »		
1,550,941 12	596,410 »	982,531 12	28,000 »		
231,044 15	289,585 »	»	58,540 85		
8,090,000 »	8,090,000 »	»	»		
71,500 »	28,000 »	43,500 »	»		
415,150 »	415,150 »	»	»		
233,100 »	178,100 »	55,000 »	»		
968,546 »	968,546 »	41,000 »	41,000 »		
26,600 »	26,600 »	»	»		
2,500 »	2,500 »	»	»		
80,000 »	80,000 »	»	»		
9,027,631 27	8,181,141 »	1,122,031 12	225,540 85		
.....		225,540 85			
.....		896,490 27			

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

SUR LE

Budget des Travaux Publics pour 1840.

(SEPTEMBRE 1839.)

Le Budget du Département des Travaux Publics, de l'exercice 1839, est divisé en neuf chapitres, savoir :

- Chapitre I. — *Administration centrale.*
- » II. — *Garde civique.*
- » III. — *Milice.*
- » IV. — *Travaux Publics.*
- » V. — *Chemin de fer.*
- » VI. — *Service des mines.*
- » VII. — *Postes et messageries.*
- » VIII. — *Pensions et secours.*
- » IX. — *Dépenses imprévues.*

Il a paru utile de modifier, à certains égards, cette classification des matières dans le projet de Budget pour 1840, en subdivisant le chapitre IV en plusieurs chapitres : subdivision qui offre plus de méthode et de garantie ; le projet actuel comprend les douze chapitres suivants :

- Chapitre I. — *Administration centrale.*
- » II. — *Routes.*
- » III. — *Canaux, rivières, polders.*
- » IV. — *Ports et côtes.*
- » V. — *Chemin de fer.*
- » VI. — *Bâtiments civils.*
- » VII. — *Personnel des ponts et chaussées.*
- » VIII. — *Mines.*
- » IX. — *Postes et messageries.*
- » X. — *Milice et garde civique.*
- » XI. — *Secours.*
- » XII. — *Dépenses imprévues.*

Voici, quant au cadre du Budget, quelles sont les modifications :

La milice et la garde civique, qui avaient formé jusqu'à présent deux cha-

pitres (le II^m et le III^m). ont été réunies dans un seul chapitre, qui prend le numéro X. mais pour y former deux articles.

Le chapitre IV (*Travaux publics*) du Budget de 1839 a été subdivisé en plusieurs chapitres: chacune de ces subdivisions prend la rubrique de la catégorie de travaux ou du service qu'elle concerne. La rubrique *Travaux publics* disparaît: il était au fond peu rationnel, d'une part, que le Budget des Travaux publics contînt un chapitre général, *Travaux publics*, et, d'autre part, qu'une branche très-importante du service des Travaux publics, l'exploitation du chemin de fer, fût classée en dehors de ce chapitre.

Les chapitres nouveaux, résultant de la subdivision du chapitre IV actuel, sont les suivants :

- Chapitre II. — *Routes.*
- » III. — *Canaux, rivières, polders.*
- » IV. — *Ports et côtes.*
- » VI. — *Bâtiments civils.*
- » VII. — *Personnel des ponts et chaussées.*

Le chapitre V actuel conserve son numéro; les chemins de fer prennent ainsi rang parmi les branches de service qui, réunies, constituent le service des Travaux publics.

Le chapitre VI (*Service des mines*) du Budget de 1839, prend le n^o VIII.

Le chapitre VII (*Postes et messageries*) prend le n^o IX.

Il est suivi du chapitre X (*Milice et garde civique*), actuellement chapitres II et III.

Le projet de Budget pour 1840 se termine, comme le Budget actuel, par les deux chapitres *Secours et Dépenses imprévues*, qui prennent les numéros XI et XII.

Le projet de Budget pour 1840 s'élève à fr. 9,027.631 27 c^s, chiffre supérieur à celui du Budget de 1839.

Pour que la comparaison avec l'exercice 1839 soit exacte, il faut tenir compte de plusieurs transferts.

En premier lieu, le service des phares et fanaux qui, pour 1839, était compris en totalité dans les attributions du Département des Travaux Publics. passe aujourd'hui, à concurrence de 7,000 francs, au Budget de la marine (voir les observations à la suite de ce Budget). Pour la comparaison à faire avec 1839, ces 7,000 francs doivent s'ajouter au chiffre effectif du Budget, qui se trouve ainsi porté à fr. 9.034.631 27 c^s.

Mais, d'autre part, il y a lieu de déduire de ce chiffre. 1^o les 50,000 francs demandés pour la dérivation de la Meuse à Liège (chap. III, art. 6), et qui ne constituent qu'un transfert de l'exercice 1839 sur l'exercice 1840.

2^o Les 69,658 francs, montant des frais du service ordinaire des *Bacs et bateaux de passage* (chap. III, art. 9), et dont le Budget des Travaux Publics se trouvera grevé à la décharge de celui des Finances.

Les déductions à faire de ces deux chefs s'élèvent ensemble à

119,658 fr.; elles réduisent le chiffre du Budget des Travaux publics, pour 1840 à fr. 8,907,973 27

Le Budget de 1839 s'élève à 8,131,141 »

Différence en plus en 1840. 776,832 27

Cette augmentation est plus que couverte par des ressources nouvelles, savoir :

1° Le produit des droits de navigation sur la Meuse, l'Escaut et la Lys, rivières dont l'État reprend la direction, aux termes de la loi du 31 décembre 1838.	fr. 178,000	»
2° Les produits du canal de Charleroy, dont le Gouvernement a racheté la concession aux termes de la loi du 1 ^{er} juin 1839.	1,050,000	»
3° Augmentation du produit des redevances des mines	43,000	»
	<hr/>	
Ensemble	fr. 1,273,000	»
Dont à déduire la diminution sur le produit de la taxe des barrières	99,220	»
	<hr/>	
Reste	fr. 1,173,780	»
	<hr/> <hr/>	

Cette somme excède l'augmentation de dépense de fr. 396,947 73 c.

Plusieurs chapitres du Budget sont maintenus à leur chiffre actuel; ce sont :

Le chapitre I^{er}, *Administration générale*;

Les chapitres II et III, actuellement chapitre X, *Milice et garde civique*;

Le chapitre V, *Chemin de fer*;

Le chapitre VII, actuellement chapitre IX, *Postes et messageries*;

Le chapitre VIII, actuellement chapitre XI, *Secours*;

Le chapitre IX, actuellement chapitre XII, *Dépenses imprévues*.

Les modifications portent donc sur le chapitre IV, aujourd'hui chapitres II, III, IV, VI et VII, et sur le chapitre VI, aujourd'hui chapitre VIII.

Deux des subdivisions du chapitre IV présentent seules des augmentations : ce sont :

Le chapitre III (nouveau), *Canaux, rivières, polders, et*

Le chapitre VII (nouveau), *Bâtiments civils*.

Deux autres de ces subdivisions présentent des diminutions : ce sont :

Le chapitre II (nouveau), *Routes, et*

Le chapitre IV (nouveau), *Ports et côtes*.

Le chapitre VI. *Mines*, actuellement chapitre VIII, présente une augmentation.

CHAPITRE I^{er}.

ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

Ce chapitre n'a pas varié depuis la création du Ministère des Travaux Publics.

CHAPITRE II.

ROUTES.

Ce chapitre est inférieur de 98,000 fr. aux allocations correspondantes du chapitre *Travaux publics* du Budget de 1839. Cette réduction est la consé-

quence de la spécialité du fonds des barrières. Ce fonds ayant éprouvé une diminution par diverses causes qui vont être énumérées, il a fallu réduire les dépenses d'une quotité correspondante.

ARTICLE PREMIER. — *Entretien des routes, d'après les baux existants,*
fr. 1.418,471 67 c^s.

Ce chiffre est le montant exact de la dépense d'entretien ordinaire des routes d'après les baux en vigueur.

Salaires des préposés aux ponts à bascule, fr. 16,972.

Il a été porté au Budget de 1839, pour salaire des préposés aux ponts à bascule, une somme de 15,960 fr.; mais la dépense pour cet objet sera réellement de 17,098 fr., par suite de la nomination de deux nouveaux aides.

La différence en moins entre ce dernier chiffre et celui indiqué pour 1840, résulte d'un côté de ce que l'un des préposés est mort dans le courant de 1839, et de l'autre du surplus de dépense que nécessite l'emploi des deux nouveaux aides.

Études de projets, frais de levée de plans, achat et réparation d'instruments, matériel et impressions du service actif, fr. 20,000.

Ce chiffre est le même que celui accordé au Budget de 1839; il est impossible de le déterminer d'une manière tout-à-fait exacte, les dépenses qu'il est destiné à couvrir étant très-variables.

Travaux d'amélioration, réparations extraordinaires et constructions nouvelles, fr. 744,556 33 c^s.

Cette somme représente celle qui doit rester éventuellement disponible sur le produit des barrières, pour travaux d'amélioration, réparations extraordinaires, résultant de causes imprévues ou d'événements de force majeure, et construction de routes nouvelles, après toutefois qu'il aura été pourvu aux dépenses des trois catégories indiquées ci-dessus.

Le produit des barrières, déduction faite des barrières situées sur les parties cédées du Limbourg et du Luxembourg, s'élève, pour 1839, à 2,401,643 fr. Ce produit est inférieur de 99,220 francs à celui de 1838, comparé aux neuf derniers mois.

Cette différence s'explique ainsi :

A partir du 1^{er} janvier 1839, 262 barrières ont été résiliées, tant de la part du Gouvernement que par les fermiers, conformément aux stipulations du contrat; la réadjudication de ces barrières a donné une différence en moins sur le montant des recettes de 1838, de fr. 20,765

On tient compte au trésor de l'État de cette réduction, bien qu'il soit probable qu'elle sera couverte, et au delà, en 1840, au moyen des barrières à établir sur les routes en cours d'exécution, et qui seront ouvertes durant cette année.

A Reporter. . . . fr. 20,765

Report. . . . fr. 20,765

Par suite de l'exécution du traité du 19 avril 1839, cinquante barrières situées sur les routes des parties cédées du Limbourg et du Luxembourg ont été abandonnées : le rapport de ces barrières était de 78 455

Somme pareille 99,220

Le crédit porté au Budget de 1839 est de 2,208,000

Celui, en nombre rond, demandé pour 1840, est de. 2,200,000

Différence en moins. fr. 98,000

Ainsi qu'en 1839, il a été retenu, pour 1840, une somme de 200,000 francs, pour subvenir aux charges de l'emprunt de 6 millions, sauf le règlement à faire ultérieurement.

ART. 2. — *Frais de nouvelles plantations sur les routes de 1^{re} et 2^{me} classe,*
fr. 50,000.

Cette somme, qui est égale à celle votée en 1839, a été jugée nécessaire en 1840 pour continuer les plantations sur les routes qui en sont encore dépourvues.

Elle doit continuer à faire l'objet d'une allocation spéciale. Le produit des coupes d'arbres sur les grandes routes revient intégralement au domaine, comme recette de l'État. Il s'ensuit que, si les nouvelles plantations étaient effectuées sur le fonds ordinaire des barrières, le Budget des Travaux Publics s'appauvrirait chaque fois qu'une plantation nouvelle serait ordonnée.

Il a été reconnu juste d'établir une compensation de ce chef, en accordant un crédit pour les plantations en dehors du produit de la taxe des barrières.

Le chiffre de ce crédit est porté à 50,000 fr., somme égale à celle votée au Budget de 1839.

CHAPITRE III.

CANAUX, RIVIÈRES, POLDERS, ETC.

Ce chapitre est celui dans lequel se rencontrent les modifications les plus importantes. Les allocations portées au chapitre IV du Budget de 1839, pour les rivières et canaux, s'élevaient à fr. 596,410.

Ce chiffre se trouve maintenant porté à fr. 1,530,941 12 c^s. ; il y a donc une augmentation de fr. 934,531 12 c^s. qui s'explique par le rachat de la concession du canal de Charleroy, par la reprise de l'Escaut, de la Lys et de la Meuse, sous la direction du Gouvernement, et par le transfert au Budget des Travaux Publics des allocations relatives au service des bacs et bateaux; allocations qui, jusqu'ici, avaient figuré au Budget des Finances. Ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, l'augmentation de dépense du service des rivières et canaux est bien compensée par les produits du canal de Charleroy et par ceux de l'Escaut, de la Lys et de la Meuse. Il y a donc augmentation de dépenses sans augmentation de charges pour le trésor.

ARTICLE PREMIER. — *Service ordinaire des canaux de Gand au Sas de-Gand, de Maestricht à Bois-le-Duc, de Pommerœul à Antoing et de la Sambre, fr. 2.7.910.*

Cet article correspond exactement à l'art. 3 du chapitre *Travaux publics* du Budget de 1839 : il comprend le service ordinaire des seuls canaux que l'État eut sous sa direction à la fin de 1838.

ART. 2. — *Service et charges du canal de Charleroy, fr. 737,375 66 c.*

Cet article est entièrement nouveau ; il est la conséquence de la reprise de la concession du canal de Charleroy, reprise autorisée par une loi du 1^{er} juin 1839.

D'après les conditions de cette reprise, le Gouvernement rachète la concession moyennant une indemnité annuelle de fl. 312,500, ou fr. 661,375 66 c.

Cette indemnité est due jusqu'au 1^{er} août 1846. Il y a de plus à pourvoir aux dépenses ordinaires d'entretien et d'exploitation ; des fonds ont déjà été votés pour ces deux objets, pour sept mois de l'année courante, par une loi du 1^{er} juin 1839.

Les allocations demandées pour 1840 sont calculées sur les mêmes bases.

Le canal de Charleroy a été ouvert à la circulation au commencement d'octobre 1832 ; il approche par conséquent du terme de sa septième année de navigation. Les recettes des six années révolues ont été les suivantes :

1 ^{re} année du 11 octobre 1832 au 30 septembre 1833	fr. 433,121 24
2 ^e — du 1 ^{er} — 1833 au 30 — 1834	572,899 55
3 ^e — du 1 ^{er} — 1834 au 30 — 1835	693,562 39
4 ^e — du 1 ^{er} — 1835 au 30 — 1836	890,425 79
5 ^e — du 1 ^{er} — 1836 au 30 — 1837	883,503 84
6 ^e — du 1 ^{er} — 1837 au 30 — 1838	843,508 00

Les recettes de la septième année s'élevaient, à la date du 15 août, époque ordinaire du chômage, à fr. 901,821 66 c. ; la navigation sera reprise au 15 septembre ; du 15 au 30 septembre, les recettes de l'année se trouveront portées à 970,000 francs environ ; la quinzaine qui a précédé le chômage ayant produit fr. 73,786 18 c. , il est bien probable que la quinzaine qui le suivra donnera un produit d'au moins fr. 68,178 34 c. , somme nécessaire pour parfaire les 970,000 francs, que nous indiquons comme produit de la septième année de navigation.

Pour l'année 1840, nous annonçons une recette de 1,030,000 francs, ce qui suppose une augmentation de recette de 80,000 francs. Cette supposition sera très-modérée aux yeux de quiconque se rend compte de l'influence que les embranchements, ouverts le 5 août 1839, doivent exercer sur la navigation du canal principal.

ART. 3. — *Travaux d'amélioration aux canaux de Pommerœul à Antoing et de Maestricht à Bois-le-Duc, fr. 60,000.*

Cet article est la reproduction de l'art. 3 du chapitre *Travaux publics* du Budget de 1839.

Des travaux d'amélioration sont indispensables pour deux de nos canaux : le canal de Pommerœul à Antoing et le canal de Maestricht vers Bois-le-Duc.

Au canal d'Antoing, ce sont les digues d'Archies et les berges de la tranchée de Grand-Camp, qui appellent surtout l'attention de l'administration.

Le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, auquel le rétablissement des relations avec la Hollande donne une importance qu'il n'a pas eue depuis 1830, réclame de grands travaux, surtout en ce qui concerne les sas des écluses, que l'on a construits en fascinages, par une parsimonie mal entendue, et qui éprouvent de nombreux affaissements.

Il a paru convenable de répartir sur plusieurs exercices les travaux extraordinaires qu'exigent les deux canaux d'Antoing et de Maestricht à Bois-le-Duc : c'est ce qui explique la demande, au Budget de 1840, d'un crédit égal à celui qui a été accordé sur 1839.

ART. 4. — *Service de l'Escaut*, fr. 185,525.

Une somme de 95,000 francs a été accordée à l'art. 9, du chapitre *Travaux Publics* du Budget de 1839, pour la construction d'un barrage sur l'Escaut, entre Tournay et Audenaerde.

Aujourd'hui que la direction de l'Escaut va être reprise par l'État, en exécution de la loi du Budget de 1839, il faut pourvoir à tous les besoins du service de l'Escaut, service qu'il ne faut pas confondre avec le projet de canalisation qui reste ajourné.

Dans l'allocation de 185.525 francs qui est demandée, le service ordinaire est compris pour 25,025 francs ; ce chiffre est le résultat des demandes faites, pour le service de l'Escaut, par les ingénieurs chefs de service dans les provinces de Hainaut et de la Flandre orientale ; les 160,500 francs qui complètent l'allocation, sont destinés à des travaux d'amélioration, en vue desquels surtout le Gouvernement a demandé et la Législature a ordonné qu'il fût fait usage de la faculté de retrait stipulée dans l'arrêté royal du 17 décembre 1819.

Le barrage à construire entre Tournay et Audenaerde sera établi à Autrive, conformément à la déclaration faite par le Ministre des Travaux Publics dans la discussion du Budget de 1839.

Les 95,000 francs alloués sur l'exercice 1839, forment le montant de la dépense d'exécution du barrage proprement dit, d'après les évaluations de l'avant projet dressé en 1835.

En étudiant le projet définitif de cet ouvrage, l'on a reconnu la nécessité d'ouvrir une dérivation dans laquelle le barrage serait établi. Cette modification des données primitives promet un résultat plus complet, principalement en ce qui concerne l'assèchement et l'irrigation des propriétés riveraines ; mais elle nécessite un excédant de dépense de 107,000 francs. Cette somme est comprise dans l'allocation demandée pour l'Escaut.

Le barrage d'Autrive permettra très-probablement de diminuer la hauteur de la retenue à Antoing, et de faire ainsi droit aux réclamations élevées par le Gouvernement Français dans l'intérêt de la vallée de la Scarpe.

Il conviendra en outre d'élargir le débouché de l'écluse d'Antoing, d'après l'engagement qui en a été pris vis-à-vis de la France, dans les conférences d'Antoing, engagement que nous devons tenir à honneur de remplir, par cela même que nous avons repoussé, d'une manière péremptoire, celles des

prétentions des riverains français que nous regardions comme non fondées. (Voir les procès-verbaux des conférences d'Antong, p. 24 des annexes du rapport fait à la Chambre le 27 décembre 1837, sur la canalisation de l'Escaut et de la Lys.)

Art. 5. — *Service de la Lys*. fr. 36.678 33 c.

Dans cette allocation le service ordinaire, tant en travaux qu'en personnel, se trouve compris pour 24,345 francs.

On demande en outre francs 12,333 33 c. pour supplément de subside pour l'établissement d'un chemin de halage dans Courtray.

L'établissement d'un chemin de halage le long de la Lys, dans la traverse de Courtray, a été primitivement estimé à la somme de 80,000 francs.

La ville de Courtray devait contribuer dans cette somme de la manière suivante :

1 ^o Pour la valeur d'un bâtiment démoli par la ville en 1834. fr.	5,500
2 ^o Pour la valeur d'un bâtiment à démolir.	13,000
3 ^o Pour la somme de	9,000
	Fr. 29,500

Le conseil provincial de la Flandre occidentale, dans sa session de 1838, consentit à l'allocation d'un subside provincial égal au tiers de la dépense à faire, et vota provisoirement une somme de 18.000 francs, dans le Budget de la province. On comptait que la province contribuerait pour une somme totale de 27,000 francs.

Il restait donc une somme de 23,500 francs à fournir, pour parfaire la somme de 80,000 francs à laquelle la dépense était estimée devoir s'élever.

La loi du 31 décembre 1838 mit cette somme à la disposition du Gouvernement, pour être affectée à l'établissement du chemin de halage projeté.

Lorsqu'il fut question de l'exécution du projet, il se trouva que les propriétaires des bâtiments à démolir élevèrent d'abord leurs prétentions au chiffre de 96,000 francs, qu'ils consentirent enfin à réduire à 90,000 francs, ce qui constitue une différence de 10.000 francs en plus entre l'estimation primitive de la dépense et la somme réellement nécessaire à l'exécution de l'ouvrage projeté.

La ville de Courtray consent à supporter les deux tiers de cette augmentation de dépense, soit la somme de fr. 6,666 67 c., ce qui porte, en définitive, sa part contributive à la somme de fr. 36,166 67 c.

Dans sa session de 1839, le conseil provincial de la Flandre occidentale, considérant qu'à dater du 1^{er} janvier 1840 l'État reprendra l'administration de la Lys, et jouira des revenus de cette rivière, a décidé qu'il n'y a point lieu de majorer le subside de 18.000 francs voté au Budget provincial de 1838.

Les ressources au moyen desquelles doit s'exécuter le chemin de halage, dans la traverse de Courtray, sont donc aujourd'hui :

La part contributive de la ville, soit. fr.	36,166 67
Le subside de la province	18,000
La somme allouée au Budget de l'État pour l'exercice 1839 .	23,500
	Fr. 77.666 67

Il manque une somme de fr. 12,333 33 es. pour atteindre le chiffre de l'estimation définitive de 90,000 francs : c'est cette somme qui figure à l'article 5 du chapitre III du projet de Budget pour l'exercice 1840.

ART. 6. — *Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur*; fr. 80,480.

Service ordinaire.	fr.	24,480
Subside à la société des bateaux à vapeur		6,000
Subside pour la dérivation de la Meuse, premier quart, transfert du Budget de 1839		50,000
	Fr.	<u>80,480</u>

Le service ordinaire ne comporte pas d'observation.

La province de Liège a pris l'engagement d'accorder à la société des bateaux à vapeur de la Meuse, pour l'indemniser des travaux de dragage qu'elle exécute en vue d'approfondir certaines passes, un subside de 30,000 francs payable en cinq ans. De là résulte une dépense annuelle de 6,000 francs à l'égard de laquelle l'État se trouve substitué aux obligations de la province.

Quant à la dérivation de la Meuse à Liège, les faits ont été exposés d'une manière très-détaillée dans une note du Ministre des Travaux Publics en date du 10 décembre 1838 (annexe au rapport de la section centrale, voir les pièces imprimées par ordre de la Chambre, n° 34, session 1838 à 1839).

ART. 7. — *Travaux aux rives de la Meuse dans le Limbourg*, fr. 40,000.

Allocation votée aux Budgets des précédents exercices.

Voir d'ailleurs ci-dessus les développements du Budget.

ART. 8. — *Service des Polders*, fr. 42,000.

Le service des polders, depuis 1830, a eu pour principal objet d'arrêter les inondations auxquelles les rives de l'Escaut ont été soumises par suite d'événements militaires.

Les points envahis par les eaux étaient, sur la rive gauche, le Doel et le Borgerweert; sur la rive droite, le polder de Lillo et les localités environnantes.

Le Doel a été asséché, dès 1837, en exécution de la convention avenue le 25 avril entre les commissaires belges et hollandais.

Le Borgerweert déjà asséché en 1835, au moyen du contournement de la coupure pratiquée à main armée dans sa digue en 1831, fut de nouveau envahi par les eaux à la suite de la marée extraordinaire du 24 février 1837.

Le 25 avril suivant, un contrat fut passé pour le réendiguement du polder, au moyen d'un barrage direct.

Comme résultat, le barrage direct l'emportait de beaucoup sur une digue de contournement, mais il présentait plus de difficultés d'exécution et plus de chances de perte pour l'entrepreneur.

Aux termes du contrat qui constituait un forfait absolu, l'entrepreneur s'engageait, pour une somme de 859,000 francs, à exécuter les travaux, à en répondre et à les entretenir jusqu'au 1^{er} mai 1839.

Les travaux qui, au 1^{er} mai dernier, se trouvaient dans l'état exigé par le contrat, ont été reçus définitivement; le 12 juin, remise en a été faite à la direction du polder, qui les a acceptés *sans aucune restriction*.

Le polder de Bergerweert se trouve ainsi replacé dans la position où il était avant 1830, et a cessé d'être une charge pour le Gouvernement. (*Moniteur*, n^o 190 de 1839.)

Le polder de Lillo a été réendigué en exécution de la convention du 25 avril 1837.

Les travaux ont été entrepris par la compagnie Vande Griendt, suivant soumission du 23 septembre 1837, pour la somme de 1,900,000 francs; ils se sont trouvés achevés avant l'hiver de 1838-1839. (*Moniteur*, n^o 345 de 1838.)

Aux termes du contrat, les entrepreneurs doivent répondre de leurs travaux, et les entretenir jusqu'au 1^{er} mai 1840, au prix de 30,000 francs par année.

Par convention du 21 juin 1839 avec la direction du polder, approuvée par arrêté royal du 24 septembre 1839 (*Moniteur*, n^o 269), il a été stipulé qu'à l'expiration du terme de garantie imposé aux entrepreneurs du réendiguement, la direction reprendrait, à ses frais, risques et périls, et sur le pied existant avant les événements de 1830, l'entretien et l'administration de tous les ouvrages du polder, et ce moyennant l'allocation d'un subside de 5,000 francs par an pendant 6 ans, à partir du 1^{er} mars 1840. Ces 5,000 francs seront affectés par la direction à l'entretien de la nouvelle digue de réendiguement. A partir de 1841, le service des polders n'exigera plus que cette somme de 5,000 francs, plus une somme peu importante pour frais de surveillance et dépenses éventuelles.

L'emploi des 42,000 francs demandés sur 1840 sera le suivant :

1 ^o Seconde année d'entretien à payer à la compagnie Vande Griendt, aux termes de sa soumission du 23 septembre 1837,	fr.	30,000
2 ^o Subside de 5,000 francs à payer à la direction du polder de Lillo, le 1 ^{er} mars 1840.		5,000
3 ^o Surveillance et dépenses éventuelles		7,000
	Total. fr.	<u>42,000</u>

ART. 9. — *Service des bacs et bateaux de passage*, fr. 75,972 13 c^s.

Il a paru plus conforme à la fois et à un bon système d'administration, et à l'esprit et à la lettre de la loi du 6 frimaire au VII, de diviser le service des passages d'eau en deux branches bien distinctes, comprenant l'une *l'administration du matériel*, qui serait attribuée au Département des Travaux Publics, et l'autre *la perception*, qui continuerait à ressortir au Département des Finances.

C'est par suite de ce système, adopté d'un commun accord par les deux départements ministériels, que figure au projet de Budget du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1840, une allocation spéciale pour le service des bacs et bateaux de passage.

La somme de 69,658 francs allouée par la Législature au Budget du Ministère des Finances pour l'exercice 1839, a été portée, pour l'exercice 1840, au projet de Budget du Ministère des Travaux Publics; pour ce qui concerne cette somme, on peut donc dire qu'en réalité ce n'est qu'un transfert.

Il est à remarquer que la somme de fr. 75,972 13 c. ou le montant de l'art. 9 du chapitre III. ne dépasse la somme allouée par la Législature, en 1839, que du montant du chiffre proposé comme subside à accorder à la commune de Tamise, pour la construction d'un embarcadère: l'augmentation de crédit demandée ne s'élève donc qu'à la somme de fr. 6,314 13 c.

L'établissement projeté d'un service de navigation à vapeur entre Anvers et Tamise, rendra nécessaire la construction d'un embarcadère dans cette dernière commune. L'administration communale de Tamise, dans la prévision de ce besoin, s'est adressée au Gouvernement à l'effet d'obtenir, sur les fonds du trésor de l'État, l'avance des fonds nécessaires à la construction d'un embarcadère, soit la somme de fr. 6,314 13 c., remboursable en sept années. C'est donc plutôt un prêt qu'il s'agit ici de faire à la commune de Tamise.

Les produits des droits de bacs et de passages d'eau figurent au Budget des Voies et Moyens de l'exercice 1839, pour une somme de 120,000 francs. Dans cette somme n'étaient pas compris les produits éventuels du service de navigation projeté entre Anvers et Tamise.

ART. 10. — *Études de travaux à faire à l'Escaut, à la Lys, à la Meuse, ainsi qu'à la Dendre, au Demer, au Rupel et à la Dyle, ces quatre rivières devant rentrer dans les attributions de l'État, à partir du 1^{er} janvier 1841.*

Des études de ce genre sont indispensables, surtout en ce qui concerne la Meuse, la plus négligée de nos grandes rivières. Un ingénieur est spécialement chargé de ce travail.

En France, une somme de 7,500,000 francs a été affectée, par une loi de 1837, à l'amélioration du cours de la Meuse, depuis Sedan jusqu'à notre frontière.

Ces travaux sont en cours d'exécution; ils doivent avoir pour résultat de donner un mouillage d'un mètre au moins dans les plus basses eaux avec une vitesse d'un mètre au plus par seconde.

L'intérêt que le Département des Ardennes attache à ces travaux s'explique par le besoin que ses usines ont de s'approvisionner de nos charbons. Les travaux qui s'exécutent en France et ceux que l'on projette en amont de Sedan, seront de la plus grande utilité pour la Belgique, pourvu qu'elle fasse, de son côté, quelques travaux d'amélioration, sur une échelle sans doute beaucoup moindre.

Indépendamment de l'allocation de fonds pour les études, l'art. 10 a pour objet de replacer plusieurs rivières sous la direction de l'État, ce sont le Rupel, la Dyle et le Demer, et enfin la Dendre.

Le Rupel a une importance particulière comme embouchure des canaux de Louvain et de Bruxelles.

L'arrêté de décembre 1819, en tant qu'il s'appliquait au Rupel, chargeait la province d'Anvers du soin de maintenir et d'améliorer une navigation dont le commerce de Bruxelles et de Louvain est seul appelé à recueillir les bénéfices.

Cette mesure ne pouvait évidemment produire aucun bon résultat.

Aussi le Rupel est-il resté, depuis 1819, dans un état complet d'abandon.

Par arrêté du 6 avril 1839, le Ministre des Travaux Publics a chargé un ingénieur en chef de l'étude des améliorations à apporter au régime du Rupel.

La députation permanente du conseil provincial du Brabant, demande que l'État reprenne l'administration de la Dyle et du Demer, confiée à la province par l'arrêté royal du 17 décembre 1819. C'est pour satisfaire à cette demande de l'autorité provinciale du Brabant, et par des considérations d'équité, qu'il est stipulé que la Dyle et le Demer rentreront dans les attributions de l'État, à partir du 1^{er} janvier 1841.

Il est à remarquer d'ailleurs que, tout en allouant au Budget provincial, pour l'exercice 1840, les fonds nécessaires pour assurer ce service, le conseil provincial du Brabant a, dans sa dernière session, manifesté l'intention de ne plus voter de fonds pour ces deux cours d'eau, après l'expiration de l'exercice 1840.

La députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale a fait, auprès du Gouvernement, une démarche tendant à ce que l'État reprenne l'administration de la Dendre, confiée à la province, par l'arrêté royal du 17 décembre 1819.

Le conseil provincial de la Flandre orientale a cependant assuré le service de cette rivière, pendant l'exercice 1840, en votant des fonds pour cet objet au Budget provincial de cet exercice.

C'est pour déférer à la demande de l'autorité provinciale, et par l'application d'un principe d'équité, qu'il est stipulé que la Dendre rentrera dans les attributions de l'État, à partir du 1^{er} janvier 1841.

CHAPITRE IV.

PORTS ET CÔTES.

ARTICLE PREMIER. — *Ports d'Ostende et de Nieuport, côte de Blankenberghe,*
fr. 229.044 15 c^s.

Cette allocation s'applique presque en totalité à des travaux d'entretien, ainsi que le prouvent les développements du Budget.

Il n'y aura en fait d'ouvrages neufs, qu'un prolongement, sur 50 mètres, du nouveau quai d'échouage. Cet ouvrage est estimé 36,000 francs.

Le chapitre *Ports et côtes* présente une économie de plus de 50,000 francs sur l'allocation portée au Budget de 1839.

CHAPITRE V.

CHEMIN DE FER, fr. 3,090,000.

Somme égale à celle qui est accordée aux Budgets de 1838 et 1839.

Le crédit de 3,090,000 fr., lorsqu'il fut alloué pour la première fois au Budget de 1838, supposait l'exploitation de huit sections, pendant toute l'année, et celle de deux sections pendant une partie de l'année.

Pour 1839, le Gouvernement s'est borné à demander la même somme, quoiqu'il eût à assurer, pendant l'année entière, le service de dix sections et, en outre, pendant une partie de l'année, le service de sections nouvelles.

En 1840, les besoins seront beaucoup plus étendus qu'ils ne l'auront été en 1839; le Gouvernement tentera néanmoins de faire face aux dépenses du chemin de fer avec les mêmes ressources.

Cependant, afin que sa position soit bien appréciée, il eût été utile de mettre en parallèle l'étendue des lignes à desservir en 1839 et en 1840, et de tirer quelques conséquences de ce rapprochement.

Dix sections auront été exploitées pendant toute l'année 1839: ce sont celles de

	LONGUEURS.
Bruxelles à Malines	20,300
Malines à Anvers	23,500
Malines à Termonde	26,700
Malines à Louvain	23,750
Louvain à Tirlemont	17,750
Termonde à Gand	30,300
Tirlemont à Waremme	27,200
Waremme à Ans	18,900
Gand à Bruges	44,500
Bruges à Ostende	23,500
Total pour l'année entière.	<u>256,600</u>

Trois sections nouvelles vont être livrées à la circulation et seront exploitées pendant trois mois, ce sont celles de

	LONGUEURS.
Gand à Deynze	17,175
Deynze à Courtray	26,615
Landen à St-Trond	10,802
Total pour trois mois.	<u>54,592</u>

Ce qui correspond, pour l'année entière, à une longueur de 13,648.

	MÈTRES.
Nous avons donc, comme longueur à exploiter en 1839, d'une part, pour l'année entière, dix sections d'une longueur effective de.	256,600
D'autre part, pour trois mois, trois sections d'une longueur effective de 54,592 mètres, correspondant pour l'année entière à.	13,648
Total pour 1839	<u>270,248</u>

Pour 1840, les longueurs à exploiter se présentent de la manière suivante :	
Les dix sections exploitées pendant toute l'année 1839.	256,600
Les sections de Gand à Deynze et à Courtray et de Landen à St-Trond, longueur effective	54,592
La section de Bruxelles à Tubize, longueur effective 20,204 mètres soit, pour 9 mois.	15,153
Total pour 1840.	<u>326,345</u>

Les besoins du service, en tant qu'ils sont proportionnels aux longueurs des lignes à exploiter, sont donc représentés :

Pour 1839, par le nombre de kilomètres 270.

Pour 1840, par le nombre de kilomètres 826.

Il serait, dès lors, naturel de demander au Budget de 1840 des augmentations de crédit dans la proportion de 270 à 326, ce qui porterait le chiffre du chapitre V à 2,731,000 fr., au lieu de 3,000,000 fr.

Quoi qu'il en soit de cette considération, le Gouvernement croit pouvoir se dispenser, au moins quant à présent, de demander, pour l'exploitation du chemin de fer, un crédit plus élevé que celui qui lui a été ouvert aux Budgets de 1838 et 1839.

Mais il paraît indispensable d'apporter certaines modifications dans la répartition du crédit, en trois articles, d'après la nature de dépenses : *entretien, dépenses de transport, perception*.

Il semble possible de réduire l'article *entretien* de 935,000 fr. à 800,000 fr.

Mais il est nécessaire d'augmenter les deux articles *dépenses de transport* et *perception*, en répartissant la déduction faite sur l'article *entretien*, de la manière suivante :

<i>Dépenses de transport</i> , augmentation.	100,000
<i>Perception</i> idem.	55,000
Ensemble fr.	155,000

De ces modifications dérivent les chiffres portés au projet de Budget, savoir :

Art. 1. <i>Entretien</i> fr.	800,000
» 2. <i>Dépenses de transport</i>	1,830,000
» 3. <i>Perception</i>	460,000
Total. . . . fr.	3,090,000

La possibilité d'une réduction sur l'article *entretien*, résulte d'abord de ce que le plus grand nombre des sections sont parvenues à leur *minimum* de dépense d'entretien, et ensuite, de ce que l'entreprise du parachèvement des sections de Tirlemont à Waremmes et de Waremmes à Ans, entreprise qui constitue un forfait absolu, comprend le maintien des berges et des talus sous leurs profils jusqu'en mai 1841.

La nécessité d'une augmentation sur les articles *transport* et *perception*, est la conséquence, tout à la fois, de l'extension que prend le service sur les sections en exploitation, de l'établissement des convois spéciaux et directs et de l'ouverture de sections nouvelles.

Il reste maintenant à établir la corrélation entre les recettes et les dépenses du chemin de fer.

L'on a porté au Budget des Voies et Moyens de 1839, comme produit présumé du chemin de fer, une somme de 4,790,000 francs.

Aujourd'hui qu'une partie de l'année est révolue, et que les époques des ouvertures des sections nouvelles sont fixées, il est possible d'établir, avec plus de certitude, le chiffre probable de la recette de 1839.

Le tableau suivant fait connaître cette recette, d'une manière positive, pour les huit premiers mois de l'année, et, par estimation, pour les quatre derniers mois.

NATURE DES RECETTES.	MOIS.	RECETTES DE 1859.				TOTAUX PAR PÉRIODES ET TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
		VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	TOTAUX PAR MOIS.		
Recette effective des dix sections en exploitation	Janvier	200,500 94	9,560 62	7,713 »	217,774 58	2,600,826 73	Évaluations basées sur les recettes connues des mois antérieurs, en tenant compte de la décroissance qui se renouvelle toujours pendant les mois d'hiver.
	Février	163,726 02	9,485 91	7,159 50	182,371 43		
	Mars	202,004 72	9,562 61	6,277 50	217,844 83		
	Avril	253,469 24	9,899 »	13,097 »	281,465 24		
	Mai	311,146 52	10,607 38	24,291 50	346,045 40		
	Juin	329,091 22	11,488 82	37,998 »	378,578 04		
	Juillet	402,282 91	13,613 11	48,564 »	463,460 02		
	Août	443,110 12	13,904 39	64,272 70	521,287 21		
		2,313,331 69	87,121 84	209,373 20	2,609,826 73		
Recette présumée pour les dix sections en exploitation	Septembre	420,000 »	13,000 »	67,000 »	500,000 (*)	1,550,000 »	
	Octobre	320,000 »	10,000 »	60,000 »	400,000 »		
	Novembre	280,000 »	10,000 »	60,000 »	350,000 »		
	Décembre	220,000 »	10,000 »	60,000 »	300,000 »		
		1,260,000 »	43,000 »	247,000 »	1,550,000 »		
Recette présumée pour les deux sections de Gand à Deynze et de Deynze à Courtray, et pour la demi-section de Landen à St-Trond, ainsi que l'augmentation sur les dix anciennes sections, par suite de l'ouverture des sections nouvelles	Octobre	»	»	»	60,000 »	150,000 »	
	Novembre	»	»	»	50,000 »		
	Décembre	»	»	»	40,000 »		
		»	»	»	150,000 »		
					4,360,826 73		

(*) Le résultat réel a été de fr 341.173 25 c. (Note ajoutée pendant la correction des épreuves.)

C'est donc une recette de 4.300.000 francs que l'on doit aujourd'hui regarder comme probable pour 1839.

D'après les recettes de 1839 on peut établir, d'une manière assez certaine, celles de 1840.

PREVISIONS POUR 1840.	VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	TOTAL.
1 ^o Ce que les dix sections en exploitation ont produit pour les huit premiers mois de 1839 pour les voyageurs, comme au tableau précédent.	2,313,331 69			
2 ^o La recette pour les mêmes sections et pour les quatre derniers mois de l'année, évaluée comme au tableau précédent. . .	1,260,000 »			
Total pour les dix sections actuelles.	3,573,331 69			
3 ^o Recette présumée des sections de Gand à Courtray et de Landen à St-Trond pour l'année entière de 1840, à raison de 70,000 francs par mois	840,000 »			
4 ^o Recette présumée de la section de Bruxelles à Tubize pendant neuf mois, à raison de 25,000 francs par mois . . .	225,000 »			
5 ^o Le produit des bagages et des marchandises		160,000 »	800,000 »	
	4,638,331 69	160,000 »	800,000 »	5,598,331 69
		Somme ronde. . . . fr.		5,600,000 »

Dans la supposition même que, par suite de l'ouverture des sections nouvelles, la dépense dût s'élever jusqu'au chiffre de 3.731,000 francs que nous avons indiqué ci-dessus, il y aurait un excédant de recette de près de deux millions, ce qui représente l'intérêt d'un capital d'environ 50 millions, à raison de 4 pour cent.

CHAPITRE VII.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES, fr. 415,150.

Somme égale à celle votée au Budget de 1839.

Malgré plusieurs promotions et de nouvelles admissions dans le corps, le Gouvernement espère faire face aux nécessités de cette branche de service, tout en maintenant le principe des indemnités et frais de déplacement, d'après le zèle déployé, aussi bien en faveur des conducteurs qu'en faveur des ingénieurs

CHAPITRE VIII.

MINES.

Les redevances des mines constituant un fonds spécial, il est nécessaire d'établir une corrélation entre cet impôt et les dépenses auxquelles il doit être affecté. Le résultat n'étant point encore connu quant à la division la plus importante, la première, qui comprend le Hainaut, ce travail comparatif fera l'objet d'un rapport ultérieur.

Nous nous bornerons aujourd'hui à faire remarquer :

Que l'allocation pour le conseil des mines est restée la même ;

Que l'allocation pour le personnel des ingénieurs et conducteurs est également reproduite sans augmentation.

Le projet de Budget ne présente que deux dépenses nouvelles, lesquelles, avec l'allocation pour le personnel des ingénieurs et conducteurs, constituent les frais proprement dits de l'administration des mines.

Nous dirons un mot de ces deux dépenses nouvelles et de l'état actuel du personnel du corps des mines.

Aucune augmentation, ainsi que nous venons de le dire, n'est demandée pour l'article 2, *Ingénieurs et conducteurs* ; les sommes allouées pour l'exercice courant suffiront pour l'année prochaine. Un arrêté royal du 4 juin dernier a cependant augmenté le cadre du personnel de l'administration des mines. D'après cet arrêté, le corps des ingénieurs se composera de :

- 3 ingénieurs en chef ;
- 7 ingénieurs ;
- 9 sous-ingénieurs ;
- 40 conducteurs.

Le nombre des sous-ingénieurs et celui des conducteurs n'est pas au complet ; on ne parviendra que successivement à le remplir, au fur et à mesure que l'école spéciale des mines de Liège et les institutions libres fourniront des sujets capables. Des frais de route et de séjour ont été accordés, par le même arrêté du 4 juin, aux conducteurs des mines. Cette mesure était devenue indispensable à cause de la modicité des appointements de ces employés, et de la désertion trop fréquente qu'occasionnaient les offres brillantes que l'industrie leur adressait, pour leur confier la direction d'établissements particuliers. Le bon effet de cette mesure s'est déjà fait sentir dans le corps.

La publication du travail statistique, annoncée les années précédentes, et retardée par la pénurie du personnel, se fera incessamment ; elle sera achevée avant la fin de 1839.

Le § 2 de l'art. 9 de l'arrêté royal du 1^{er} octobre 1833, constitutif des écoles spéciales du génie civil et des mines porte :

« Pendant l'été de la deuxième année, le Ministre des Travaux Publics » pourra accorder aux élèves ingénieurs qui se seront jusqu'alors plus particulièrement distingués, une indemnité de déplacement et des frais de voyage, » à l'effet spécial de visiter les établissements industriels les plus remarquables » de la Belgique et de l'étranger. »

Ces dernières dépenses seront aussi imputées sur le même article 2. Le

Ministre des Travaux Publics pense cependant n'avoir pas besoin, cette année, de demander sur l'ensemble de cet article une augmentation de crédit.

Les articles 3 et 4 comprennent les dépenses nouvelles.

L'article 3 est ainsi conçu : *Subsides aux caisses de prévoyance : secours et récompenses aux personnes qui se sont distingués par des actes de dévouement, lors d'accidents survenus dans les mines.*

Un arrêté royal du 24 juin 1839 a approuvé les statuts adoptés par les exploitants de mines de la province de Liège, pour la création d'une caisse de prévoyance en faveur des ouvriers mineurs.

Une semblable institution est de la plus grande utilité dans une profession qui offre autant de dangers que celle des mineurs.

Elle aura un autre résultat favorable : c'est d'attacher l'ouvrier à l'exploitation qui a reçu pendant plusieurs années le produit de ses économies, et qui, en cas d'accident, lui prodiguera des secours, ou assurera une pension à sa veuve, à ses vieux parents ou à ses orphelins.

La condition des ouvriers mineurs s'améliorera au fur et à mesure qu'ils apprécieront les bienfaits de l'économie, et qu'ils s'attacheront à l'exploitation à laquelle ils travaillent.

Le *Moniteur* du 30 juin 1839 renferme le rapport adressé au Roi sur l'établissement de la caisse de prévoyance de Liège, l'arrêté royal qui en approuve les statuts, la teneur de ces derniers; un second arrêté royal a accordé à la caisse liégeoise, sur le fonds des dépenses imprévues, un subside de 6,000 fr. pour les 6 derniers mois de 1839.

Le devoir du Gouvernement est de favoriser, dans toutes les provinces où il existe des mines, la création de caisses de prévoyance. Il n'y parviendra qu'en accordant un stimulant à l'intérêt privé. L'institution établie dans la province de Liège se compose d'une caisse commune et de caisses particulières créées près de chaque exploitation. La première, fondée sur un principe de mutualité, n'intervient que pour des dépenses qui, en général, dépassent les ressources des caisses particulières, telles que les pensions. Les caisses particulières de secours pourvoient à l'entretien et au traitement de l'ouvrier blessé ou malade. La somme versée dans la caisse commune est seule fixée par les statuts. Elle est, à Liège, de 1 pour cent du salaire des ouvriers. Mais, à la demande des principaux propriétaires de mines de cette province, il a été résolu que les ouvriers fourniraient seulement la moitié de cette quotité, soit 1,2 p. o/o, et que l'autre moitié serait suppléée par les exploitants. Ces derniers ont donc senti l'avantage qui allait résulter de la fondation de la caisse, pour le bien-être de la classe ouvrière et la conduite des travaux, et ont voulu contribuer, pour leur part, à assurer le succès de l'institution. Mais quelques esprits calculateurs restent impassibles au milieu de l'élan général; ils croient pouvoir se passer des bénéfices de l'association, qui ne leur présente pas assez de chances favorables. Le subside qu'accorde le Gouvernement a pour effet d'augmenter les avantages que trouve chaque exploitation à entrer dans l'association. Il est évident qu'après l'institution d'une caisse qui distribuera des secours réguliers et proportionnés aux victimes d'accidents, on ne trouverait plus, dans la bienfaisance publique, les ressources qui se sont manifestées lors des désastres survenus à la houillère de l'Espérance en 1838, et à celle de Hoirloz en 1839. Le Gouvernement, de son côté, en allouant une subvention aux institutions de prévoyance, ne viendra pas au secours des victimes d'accidents, lorsqu'elles ont refusé de prendre part à l'association qui a pour but de les secourir. Mais

Si l'on veut que les caisses de prévoyance aient quelque fixité, qu'elles acquièrent un caractère général, il est essentiel que le Gouvernement leur assure son patronage, qu'il en approuve les statuts, et qu'il leur accorde annuellement des subsides proportionnés aux sacrifices que feront chacune de ces sociétés.

Avant la fin de l'année, on peut espérer voir établies, dans le royaume, quatre ou cinq de ces institutions. La caisse de prévoyance de la province de Liège est définitivement fondée et en plein exercice; les exploitants de l'arrondissement de Mons, convoqués pour la fin de septembre, érigeront la deuxième institution de ce genre; les exploitants de mines de l'arrondissement de Charleroy et ceux de la province de Namur se réuniront aussi prochainement, pour délibérer sur la fondation d'une caisse de prévoyance au profit de leurs ouvriers. Partout se manifestent les meilleures dispositions; chacun apprécie l'importance de cet établissement. Les exploitants de mines de fer des provinces de Namur et de Luxembourg se réuniront peut-être aussi, afin de s'associer entre eux. Voilà donc quatre ou cinq caisses qui seront en exercice, dès les premiers mois de 1840, au plus tard. Il est indispensable que le Gouvernement leur accorde des fonds qui constituent un premier noyau, et assure ainsi la durée de ces institutions.

Toutefois, lorsque des accidents sont arrivés, on voit ceux qui ont échappé au désastre, les ouvriers des exploitations de mines voisines, accourir sur le lieu du danger ou sur le théâtre de la catastrophe: on tente de porter des secours; souvent, à raison de leur promptitude, ils sont efficaces. C'est ainsi que Hubert Goffin et ses compagnons ont été sauvés en 1812 de la fureur des eaux, après être restés ensevelis plusieurs jours. C'est ainsi encore qu'en 1838 et 1839 on a pu sauver plusieurs victimes échappées à la mort, dans les houillères de l'Espérance et du Horloz. Il est nécessaire que l'administration des mines qui, en pareil cas, dirige les travaux, puisse accorder des secours et des récompenses aux ouvriers qui s'exposent, qui compromettent leur vie pour sauver celle de leurs semblables. Il faut avoir vu, après un accident, l'intérieur d'une mine, pour apprécier le degré de courage et de dévouement qui est nécessaire pour se plonger dans des galeries profondes, à plusieurs centaines de mètres sous terre. Ces secours, ces récompenses doivent être prompts. Pris sur le produit des redevances des mines, ils ne grèveront pas le trésor; payés par les travailleurs, ces fonds serviront à stimuler leur zèle et leur dévouement, dans des occasions importantes. On ne méconnaîtra pas l'utilité d'une telle allocation.

Passons à l'art. 4, ainsi conçu: *Encouragements et subventions pour la publication de plans et de mémoires relatifs à l'art de l'exploitation.*

Notre pays, jusqu'ici, n'a produit aucun ouvrage sur l'art de l'exploitation, et sur les améliorations à apporter dans différentes branches de cette science. L'académie royale des belles-lettres et des sciences de Bruxelles a offert, dans son concours de 1840, une médaille d'or de la valeur de 600 francs, à l'auteur du meilleur mémoire sur la question suivante: *Rechercher et discuter les moyens de soustraire les travaux d'exploitation des mines de houille aux chances d'explosion.* Un arrêté royal du 22 juin dernier a ajouté à cette médaille une somme de deux mille francs, qui seront payés sur les fonds désignés au présent article, si les Chambres, comme on n'en peut douter, reconnaissent la justesse de cette allocation. Quel est l'auteur, en Belgique, qui osera se livrer à la publication d'un ouvrage ou même d'un simple mémoire sur une question d'art ou de science, s'il n'entrevoit pas au moins les moyens de rentrer dans ses avances? Les inconvénients d'une publicité restreinte se font encore mieux

sentir lorsqu'il s'agit de publications coûteuses, comme sont en général toutes celles qui sont accompagnées de cartes ou de plans. Au moyen de la subvention demandée, on pourra encourager la mise en lumière d'ouvrages utiles qui, sans cela, n'auraient jamais été publiés; on pourra renouveler les concours sur telle ou telle question, intéressant l'exploitation, telle que l'exhaure en commun, l'amélioration des moyens d'aérage, le perfectionnement des lampes de Davy, etc. On facilitera aussi la création de recueils périodiques traitant de ces différentes matières.

En recommandant les allocations portées aux deux derniers articles à la sollicitude des Chambres, le Ministre fera remarquer que ces dépenses ne constitueront pas une charge pour le trésor, eu égard au montant probable des redevances.

CHAPITRE IX.

POSTES ET MESSAGERIES, fr. 968,546.

Somme égale à celle portée au Budget de 1839.

Il a paru impossible de rien déduire du chapitre *Postes et Messageries*, quoique l'exécution du traité du 19 avril diminue les besoins de cette branche d'administration, d'une somme de 48,000 francs, qui se répartit de la manière suivante, sur les quatre articles du chapitre :

ART. 1 ^r . — <i>Personnel</i>	fr. 10,240
ART. 2. — <i>Matériel</i>	1,760
ART. 3. — <i>Transport des dépêches</i>	20,000
ART. 4. — <i>Service rural</i>	16,000
Total égal.	<u>fr. 48,000</u>

Nonobstant ces réductions, il est même indispensable d'augmenter les articles 1 et 2, au moyen d'un transfert de l'article 3, de manière à porter :

L'art. 1 ^{er} de fr. 320,000 à	fr. 355,210
L'art. 2 de 77,000 à	82,790
L'art. 3, au contraire, serait réduit de 341,546 à	300,546
L'art. 4 serait maintenu, sans modification, à.	230,000
Total du chapitre, comme au Budget de 1839.	<u>fr. 968,546</u>

ARTICLE PREMIER. — *Personnel*, fr. 355,210; augmentation de fr. 35,210.

Le personnel de l'administration des postes, tel qu'il existe et au taux actuel des traitements, exige, abstraction faite des réductions qui résultent de l'exécution du traité, une dépense annuelle de fr. 341,510

Les réductions qui résultent de l'exécution du traité s'élèvent, ainsi qu'on l'a vu. à. 10,240

Il reste donc comme dépense effective fr. 331,270

Somme supérieure de 11,270 francs au montant de l'allocation du Budget de 1839.

La somme de 331.270 francs dont il vient d'être fait mention, se répartit de la manière suivante entre les différentes catégories de fonctionnaires et d'employés de l'administration des postes :

2 inspecteurs	fr.	10,000
82 directeurs et percepteurs, y compris le caissier comptable de Bruxelles.		104,360
15 contrôleurs		40,150
68 commis de toutes classes		81,230
149 facteurs		70,660
77 distributeurs		22,280
17 boîtiers		1,770
3 Entreposeurs		620
<hr/>		<hr/>
413 personnes.	Total égal. fr.	331,270
<hr/>		<hr/>

Cette somme est inférieure au montant de l'allocation demandée de 23,940 fr. Cet excédant est destiné à recevoir l'emploi suivant :

Augmentation du traitement des facteurs	fr.	12,920
Augmentation du traitement des distributeurs.		11,020
		<hr/>
	Total égal. fr.	23,940
		<hr/>

Augmentation des traitements des facteurs, fr. 12,920.

Dans beaucoup de localités les facteurs ne jouissent que d'un traitement de 150 à 250 fr. Lorsque les traitements de ces agents ont été fixés, antérieurement à 1830, les facteurs n'avaient que deux ou trois heures de besogne par jour et pouvaient, par conséquent, consacrer à d'autres soins le reste de leur temps et suppléer ainsi à la modicité de leurs appointements.

Maintenant les facteurs de tous les bureaux sont employés pour l'administration, du matin au soir.

Il en résulte un grand préjudice pour le service, parce que les facteurs trouvant aisément à gagner davantage ailleurs, sans se donner autant de mal, désertent l'administration.

Les traitements des facteurs sont aujourd'hui, en moyenne, de 474, fr. Il est peu de localités du pays où le plus simple ouvrier ne gagne davantage.

Augmentation du traitement des distributeurs, fr. 11,020

Les traitements des distributeurs ne sont nullement en rapport avec l'importance du travail qui incombe à ces agents depuis l'organisation des postes rurales. Avant l'organisation du service rural, ces agents n'avaient que deux heures de travail par jour au plus, et presque aucune responsabilité.

Maintenant ils ont cinq à six heures de travail par jour, et une surveillance active à exercer sur les facteurs de leurs bureaux respectifs.

Les traitements des distributeurs varient de 200 à 500 fr.; ils sont en moyenne de 385 fr., ou un peu plus d'un franc par jour.

ART. 2. — *Matériel*, fr. 82,790.

Augmentation, fr. 5,790.

LITT. A. <i>Frais de tournée des inspecteurs</i>	fr.	8,550
LITT. B. <i>Frais de régie des inspecteurs, directeurs et percepteurs.</i>		27,620
LITT. C. <i>Indemnités de logement</i>		36,620
LITT. D. <i>Imprimés, registres, timbres.</i>	fr.	10,000

Le litt. B et le litt. C de cet article sont réduits chacun de 880 francs, par suite de l'exécution du traité du 19 avril.

L'excédant disponible de 1,760 francs résultant de cette modification est reporté sur le litt. A, de même qu'une somme de 1,790 francs, prise sur le chapitre III, ce qui porte l'allocation pour frais de tournée des inspecteurs de 5,000 à 8,550 francs.

Le litt. D de cet article est porté de 6,000 à 10,000 francs, au moyen d'un transfert de l'art. 3.

ART. 3. — *Transport des dépêches*, fr. 300,546.

Réduction, fr. 41,000.

L'exécution du traité du 19 avril entraîne une diminution de 20,000 francs environ dans les frais de transport des dépêches. D'autre part l'extension que prend le transport des dépêches par le chemin de fer, et diverses améliorations à introduire dans le service, permettent de faire une seconde réduction de 21,000 francs.

ART. 4. — *Service rural*, fr. 230,000.

Allocation votée au Budget de 1839.

L'exécution du traité du 19 avril réduit de 16,000 francs environ les frais du service rural. On pense néanmoins qu'il convient de maintenir l'allocation à son taux actuel, afin de pouvoir rendre journalières un certain nombre de tournées qui se font actuellement de deux jours l'un.

Pour bien apprécier les demandes de crédits faites par le Gouvernement, pour le service des postes, il est indispensable de connaître les recettes de cette administration, et la progression dans laquelle elles ont marché depuis 1830.

Voici qu'elles ont été les recettes des postes à partir de 1831 jusque et inclus le premier semestre de 1839.

RELEVÉ des recettes et non-valeurs de l'administration des postes
de la Belgique.

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	NON-VALEURS	RECETTES NETTES.	Observations.
1831	1,804,792 59	108,823 04	1,695,967 55	
1832	2,093,019 72	110,974 52	1,984,043 20	
1833	2,131,048 96	169,366 79	1,961,482 17	
1834	2,179,401 32	92,269 18	2,087,132 39	
1835	2,237,338 28	90,667 02	2,166,671 26	
1836	2,327,974 22	93,294 67	2,434,679 55	
1837	2,814,838 "	122,114 21	2,692,723 79	
1838	2,949,842 73	130,826 09	2,819,016 64	
1839	1,385,817 45	73,832 87	1,312,464 58	

(SIX MOIS)

La recette nette des six premiers mois de 1839 s'est élevée à la somme de fr. 1,512,464 58

Les bureaux du territoire cédé ont contribué dans cette recette pour la somme de 35,431 98

Reste pour les 6 derniers mois de 1839 1,477,032 60

ou pour l'année entière 2,989,497 »

Mais comme les 6 derniers mois de chaque année produisent toujours plus que les 6 premiers, en raison de l'augmentation toujours progressive des recettes, on peut hardiment avancer que les recettes nettes de la poste, pour 1839, s'élèveront à 3 millions.

Cette recette approche du double de celle de 1831.

Le rapprochement que nous faisons ici est le meilleur argument que l'on puisse invoquer en faveur des augmentations demandées pour le personnel des postes.

La même marche ascendante se remarquera sans doute dans les recettes de 1840; l'on propose cependant, pour ne pas sortir des hypothèses les plus modérées et prévenir tout mécompte, de ne comprendre les postes au Budget des Voies et Moyens, que pour une somme de trois millions.

CHAPITRE X.

MILICE ET GARDE CIVIQUE, fr. 26,600.

Mêmes allocations que pour 1839.

CHAPITRE XI.

SECOURS, fr. 2,500.

Même allocation que pour 1839.

CHAPITRE XII.

DÉPENSES IMPRÉVUES, fr. 30,000.

Même allocation que pour 1839.

ISO