(N° 6.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

(SEANCE DU 12 NOVEMBRE 1847)

BUDGET

DES

DÉPENSES ET SERVICES

DU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'EXERCICE 1848.

BRUXELLES,

M. HAYEZ, IMPRIMEUR DE L'ACADÉMIE ROYALE,

RUE DE L'ORANGERIE, N° 16.

1847.

DISCOURS

PRONONCÉ

PAR LE MINISTRE DES FINANCES,

LORS DE LA PRÉSENTATION DU BUDGET DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

Pour l'exercice 1848.

Messieurs,

D'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur de vous présenter le Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice de 1848.

Ainsi que je l'ai annoncé à la Chambre, en lui soumettant quelques propositions nouvelles relatives au Budget des Voies et Moyens, présenté par mon honorable prédécesseur le 12 avril dernier, le Budget de ce Département s'élève à fr. 17,833,605 93 c^{s} : il excède celui de l'exercice 1847 de fr. 1,732,495 38 c^{s}.

Les cahiers de développements, qui vous seront très-incessamment distribués, vous permettront d'apprécier complétement les propositions de M. le Ministre des Travaux Publics, ainsi que les causes des augmentations qu'il sollicite.

DISCOURS DU MINISTRE.

Le service du chemin de fer exige, à lui seul, un supplément de crédit de 1,398,260 francs. Quant aux autres augmentations, la majeure partie en est destinée à la création ou au développement de nouveaux services, à des travaux hydrauliques et à l'achèvement des travaux de construction d'une salle pour le Sénat.

Le Mnistre des Finances,

VEYDT.

PROJET DE LOI.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, par Notre Ministre des Finances :

ARTICLE UNIQUE.

Le Budget du Ministère des Travaux publics est fixé, pour l'exercice 1848, à la somme de *dix-sept millions huit cent trente-trois mille six cent cinq francs quatre-vingt-treize centimes* (fr. 17,833,605 93 c[s]), conformément au tableau ci-annexé.

Donné à Laeken, le 8 novembre 1847.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

VEYDT.

BUDGET GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
	CHAPITRE I^er^.			
	Administration centrale.			
1	Traitement du Ministre.	21,000 »	»	
2	— des fonctionnaires, employés et gens de service. . .	209,170 »	»	
3	Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.	37,000 »	»	285,070 »
4	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale.	8,000 »	»	
5	Commission des *Annales des Travaux publics*.	6,900 »	»	
6	— des procédés nouveaux	3,000 »	»	
	CHAPITRE II.			
	PONTS ET CHAUSSÉES. — BÂTIMENTS CIVILS. — CANAUX, RIVIÈRES, POLDRES. — PORTS ET CÔTES. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.			
	SECTION 1^re^. — *Ponts et chaussées.*			
1	Entretien et amélioration des routes, construction de routes nouvelles, études de projets.	2,618,600 »	400,000 »	
	SECTION 2. — *Bâtiments civils.*			
2	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État	52,000 »	»	
3	Constructions nouvelles. — Construction d'une salle et dépendances pour la tenue des séances du Sénat.	»	196,400 »	
4	Établissement d'un trottoir en dalles le long du Ministère de la Guerre, vers la Rue Royale	»	800 »	
5	Établissement d'un système de paratonnerre, sur les bâtiments de l'ancienne Cour et du Palais de l'industrie.	»	5,500 »	
	SECTION 3. — *Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage.*			
	—			
	Canal de Gand au Sas-de-Gand.			
6	Entretien et travaux d'amélioration	20,000 »	»	
	Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.			
7	Entretien et travaux d'amélioration	28,500 »	18,650 »	
	A REPORTER. . . . fr.	3,013,230 »	621,350 »	285,070 »

BUDGET GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
	REPORT. . . . fr.	3,013,230 »	621,350 »	285,070 »
	Canal de Pommerœul à Antoing.			
8	Entretien et travaux d'amélioration	96,489 »	»	
	Sambre canalisée.			
9	Entretien et travaux de dragage	107,812 »	»	
	Canal de Bruxelles à Charleroy.			
10	Entretien et travaux d'amélioration	77,000 »	28,000 »	
	Escaut.			
11	Travaux à l'Escaut	17,000 »	25,788 60	
	Lys.			
12	Travaux à la Lys.	29,500 »	»	
	Service de la Meuse dans les provinces de Liége et de Namur.			
13	Entretien et travaux d'amélioration	20,000 »	200,000 »	
	Service de la Meuse dans le Limbourg.			
14	Entretien et travaux d'amélioration	50,000 »	100,000 »	
	Dendre.			
15	Entretien et travaux d'amélioration	10,000 »	700 »	
	Rupel.			
16	Travaux	»	110,540 »	
	Dyle et Demer.			
17	Entretien et travaux à faire, pour obvier aux inondations de la vallée du Demer	15,000 »	100,000 »	
	Senne.			
18	Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Senne. — Loyer d'une maison pour l'éclusier de Vilvorde.	250 »	20,000 »	
	Canaux de Gand à Ostende.			
19	Entretien et travaux d'amélioration	28,700 »	67,884 58	
	A REPORTER. . . . fr.	3,462,781 »	1,283,463 18	285,070 »

BUDGET GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
	REPORT. . . . fr.	3,462,781 »	1,283,463 18	285,070 »
	Canal de Mons à Condé.			
20	Entretien et travaux d'amélioration	10,000 »	18,284 »	
	Canal de la Campine.			
21	Entretien et travaux d'amélioration	65,000 »	18.000 »	
	Canal d'embranchement vers Turnhout.			
22	Entretien et travaux d'amélioration	9,000 »	23,000 »	
	Petite-Nèthe canalisée.			
23	Troisième annuité à payer à la province d'Anvers. . . 50,000 Travaux d'entretien et d'amélioration 17,000	10,000 »	57,000 »	
	Canal de Zelzaete à la mer du Nord.			
24	Entretien et travaux d'amélioration	19,800 »	9,000 »	
	Service du Moervaert.			
25	Entretien	2,200 »	»	
	Canal de Nevele.			
26	Entretien	660 »	»	
27	Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'études et de levées de plans, achat et réparation d'instruments.	»	14,777 »	6,013,810 93
	Bacs et bateaux de passage.			
28	Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances .	20,000 »	»	
	SECTION 4. — *Ports d'Ostende et de Nieuport, côte de Blankenberghe.*			
29	Port d'Ostende. — Entretien et travaux d'amélioration	45,450 »	95,360 »	
30	Port de Nieuport. — Travaux d'entretien et d'amélioration . .	15,933 53	9,099 08	
31	Côte de Blankenberghe. — Entretien et travaux d'amélioration. .	79,900 »	7.790 49	
32	Phares et fanaux. — Entretien	750 »	»	
	SECTION 5. — *Personnel des ponts et chaussées.*			
33	Traitement des ingénieurs et conducteurs du corps des ponts et chaussées et des ingénieurs et conducteurs adjoints à ce corps. — Frais de bureau et de déplacement. — Indemnités et dépenses eventuelles	589,244 »	»	
34	Traitement du personnel définitif des surveillants, gardes, ponts à bascule, éclusiers, pontonniers et autres agents subalternes du service des ponts et chaussées	421,788 25	»	
35	Frais des jurys d'examen de l'école du génie civil, et voyage des élèves	12,000 »	»	
	A REPORTER. . . . fr.	4,762,506 58	1,536,574 35	6,298,880 93

BUDGET GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
	REPORT.	4,762,506 58	1,536,374 35	6,298,880 93
	CHAPITRE III.			
	CHEMIN DE FER.			
	SECTION 1re. — *Chemins de fer en exploitation.*			
	§ 1er. *Personnel. — Service général. — Direction.*			
1	Traitements et indemnités.	251,000 »	»	
	Service de l'entretien des routes et des stations.			
2	Traitements et indemnités.	125,380 »	»	
	Service de locomotion et d'entretien du matériel.			
3	Traitements et indemnités.	110,960 »	»	
	Service des transports et de perception.			
4	Traitements et indemnités.	684,145 »	»	
5	Primes à accorder aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service	140,000 »	»	
	§ 2. *Salaires.*			
6	Service général. — Direction	16,400 »	»	
7	Entretien des routes et des stations	1,180,000 »	»	9,645,925 »
8	Locomotion et entretien du matériel	1,461,150 »	»	
9	Fours à coke	95,000 »	»	
10	Transports et perception	615,600 »	»	
	§ 3. *Travaux et fournitures.*			
11	Service général. — Direction	129,000 »	»	
12	Entretien des routes et des stations	262,000 »	127,000 »	
13	Billes et fers des voies	724,000 »	700,000 »	
14	Locomotion et entretien du matériel	2,492,510 »	»	
15	Renouvellement du matériel	100,000 »	200,000 »	
16	Transports et perception	190,000 »	»	
	SECTION 2. — *Direction de la régie du chemin de fer.*			
17	Personnel, fournitures de bureaux, loyer de locaux, etc. . . .	40,000 »	»	
	A REPORTER.	13,379,431 58	2,563,374 35	15,942,805 93

BUDGET GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
	Report.	13,370,431 58	2,563,374 55	15,942,805 93
	CHAPITRE IV.			
	POSTES.			
1	Personnel	1,000,000 »	»	
2	Matériel	500,000 »	»	1,520,000 »
3	Frais de construction et d'entretien de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer	20,000 »	»	
	CHAPITRE V.			
	MINES.			
1	Conseil des mines. — Traitement des fonctionnaires, frais de route et matériel	45,600 »	»	
2	Traitement des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement	167,200 »	»	
3	Jurys d'examen et voyages des élèves des mines	6,000 »	»	272,800 »
4	Subsides aux caisses de prévoyance, secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement .	45,000 »	»	
5	Impressions, achats de livres et d'instruments, encouragements et subventions pour la publication des plans et mémoires, essais et expériences.	9,000 »	»	
	CHAPITRE VI.			
Unique.	Pensions	75,000 »	»	75,000 »
	CHAPITRE VII.			
	SECOURS.			
Unique.	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension	5,000 »	»	5,000 »
	CHAPITRE VIII.			
Unique.	Dépenses imprévues non libellées au Budget	18,000 »	»	18,000 »
	Total du Budget du Ministère des Travaux Publics. . fr.	15,270,231 58	2,563,374 55	17,835,605 93

Vu et approuvé pour être annexé à Notre arrêté de ce jour.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

VEYDT.

11

DÉVELOPPEMENTS

Du Budget des Dépenses

DU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE 1848.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO des articles de la loi	NUMÉRO des développements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		CHAPITRE Ier.
		ADMINISTRATION CENTRALE.
1	»	Traitement du Ministre. . . . .
2	»	— des fonctionnaires, employés et gens de service . . . . .
3	»	Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses. .
4	»	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale . . . . .
5	»	Commission des *Annales des travaux publics* . . . . .
6	»	— des procédés nouveaux. . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE Ier. . . . . fr.
		CHAPITRE II.
		PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS. — CANAUX, RIVIÈRES, POLDRES. — PORTS ET CÔTES. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.
		PREMIÈRE SECTION.
		Ponts et chaussées.
	A.	Entretien ordinaire des routes, d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1848 . . . . .
	B.	Travaux en dehors des baux d'entretien, reconnus indispensables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure. — Payement des terrains cédés à la grande voirie par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement.
1	*C.*	Études de projets, frais de levée de plans, achat d'instruments, matériel et impressions . . . . .
	D.	Travaux d'amélioration et construction de routes. . . . .
	»	Plantations . . . . .
		TOTAL DE LA 1re SECTION. . . . . fr.
		DEUXIÈME SECTION.
		Bâtiments civils.
2	»	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État, ainsi que des bâtiments dont les lois mettent l'entretien à charge de l'État . . . . .
3	»	Construction d'une salle pour le Sénat . . . . .
4	»	Établissement d'un trottoir en dalles le long du Ministère de la Guerre, vers la rue Royale . . . . .
5	»	— d'un système de paratonnerres sur les bâtiments de l'ancienne Cour et du Palais de l'industrie. . .
»	»	Traitement des surveillants attachés au service spécial des bâtiments civils . . . . .
		TOTAUX DE LA 2e SECTION. . . . . fr.
		TROISIÈME SECTION.
		Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage et des poldres.
		Canal de Gand au Sas-de-Gand.
	»	Travaux d'entretien ordinaire. . . . .
6	»	— de dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale . . . . .
	»	— de renforcement et de restauration des bords . . . . .
		A REPORTER. . . . . fr.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1848.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1847.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1848.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1848.	*Observations.*
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		EN PLUS.	EN MOINS.		
21,000	»	21,000	21,000 »	»	»		*a*) Cette somme de 30,000 francs est demandée pour l'établissement au Département des Travaux publics : 1° d'un bureau de contrôle des recettes et des opérations du magasin central du chemin de fer ; 2° d'un bureau de *statistique*.
209,170	»	209,170	179,170 »	(*a* 30,000	»		
57,000	»	57,000	22,000 »	(*b* 15,000	»		
8,000	»	8,000	8,000 »	»	»		
6,900	»	6,900	6,900 »	»	»		
3,000	»	3,000	»	(*c* 3,000	»		*b*) La somme de 15,000 francs comprend un transfert de 10,000 francs du crédit pour dépenses imprévues. L'augmentation de ce crédit sera plus amplement justifiée dans le cahier des développements.
285,070	»	285,070	237,070 »	48,000	»		
1,451,529	»						*c*) Ce crédit ne constitue pas une charge nouvelle : c'est un transfert des allocations pour dépenses imprévues et pour essais et expériences concernant le service des mines, allocations qui ont supporté jusqu'ici les dépenses de la commission des procédés nouveaux.
242,900	»	3,018,600	3,093,800 »	»	(*d* 75,200 »		*d*) Cette somme a été transférée au chapitre II, art. 34.
20,000	»						
904,171	400,000						
»	»	»	50,000 »	»	(*e* 50,000 »		*e*) Cette allocation ne figure plus au Budget de 1848, le service des plantations ayant été transféré au Département des Finances, par arrêté royal du 16 juillet 1847.
2,618,600	400,000	3,018,600	3,143,800 »	»	125,200 »		
52,060	»	52,060	56,100 »	»	(*f* 4,040 »		*f*) Dans cette somme est comprise celle de 540 francs transférée au chapitre II, art. 34.
»	196,400	196,400	70,000 »	(*g* 126,400	»		
»	800	800	5,627 »	675	»		*g*) La somme de 200,000 francs, montant de l'évaluation de la dépense pour 1848, a été diminuée de celle de 3,600 francs transférée au chapitre II, art. 34.
»	5,500	5,500					
»	»	»	7,300 »	»	(*h* 7,300 »		*h*) Cette somme est transférée au chapitre II, art. 34.
52,060	202,700	254,760	139,027 »	127,075	11,540 »		
7,000	»						
12,000	»	29,000	45,128 54	»	16,128 54		
10,000	»						
29,000	»	29,000	45,128 54	»	16,128 54		

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO des articles de la loi.	NUMÉRO des développements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		REPORT. . . . . fr.
		Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.
	»	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .
	»	— — du pont de Smeermaes, des barrages aux abords de l'écluse de Hocht, du pont-levis de cette écluse et de la maison de l'agent comptable . . . . .
	»	Travaux divers aux maisons éclusières n^os^ 17 et 18 . . . . .
7	»	Consolidation du pont de Lanklaer . . . . .
	»	Reconstruction de la maison du pontonnier de Neeroeteren et de celle des passeurs d'eau de Soltz et de Neeroeteren. — Agrandissement de la maison du pontonnier de Mechelen. . . . .
	»	Reconstruction du pont de Mechelen . . . . .
		Canal de Pommerœul à Antoing.
	»	Travaux d'entretien ordinaire. . . . .
8	»	— — extraordinaire et d'amélioration ; alimentations par machines à vapeur. . . . .
		Sambre canalisée.
	»	Travaux d'entretien ordinaire et de dragage . . . . .
9	»	Personnel des services des canaux de Gand au Sas-de-Gand, — de Maestricht à Bois-le-Duc, — de Pommerœul à Antoing et de la Sambre canalisée. . . . .
		Canal de Charleroy à Bruxelles.
	»	Travaux d'entretien ordinaire. . . . .
	»	Pavage de diverses parties de trottoirs pour le halage. . . . .
10	»	Primes pour le service de halage. . . . .
	»	Frais de la navigation du soir. . . . .
	»	Personnel . . . . .
		Service de l'Escaut.
	»	Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale. . . . .
	»	— — — dans la province de Hainaut. . . . .
11	»	Construction de deux ponts de halage . . . . .
	»	— d'une digue pour mettre une partie du territoire de la commune de Laplaigne à l'abri des inondations.
	»	Personnel. . . . .
		Service de la Lys.
	»	Travaux ordinaires dans la Flandre occidentale . . . . .
12	»	— — dans la Flandre orientale . . . . .
	»	Personnel. . . . .
		A REPORTER. . . . . fr.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1848.			CRÉDIT alloué pour l'exercice 1847.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1848.		CRÉDIT alloué pour 1848.	*Observations.*
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		EN PLUS.	EN MOINS.		
29,000	»	29,000 »	45,128 54	»	16,128 54		
27,000	»						
1,500	»						
»	650 »	47,150 »	78,450 »	»	31,300 »		
»	1,000 »						
»	8,500 »						
»	8,500 »						
24,000	»	96,489 »	96,489 »	»	»		
72,489	»						
107,812	»	107,812 »	110,812 »	»	3,000 »		
»	»	»	72,767 50	»	(*a* 72,767 50		*a*) Cette somme est transférée au chapitre II, art. 33 et 34.
55,000	»						
»	20,000 »	105,000 »	90,000 »	15,000 »	»		
22,000	»						
»	8,000 »						
»	»	»	42,859 »	»	(*b* 42,859 »		*b*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 33 et 34.
7,000	»						
10,000	»						
»	600 »	42,788 60	19,014 »	23,774 60	»		
»	25,188 60						
»	»	»	15,472 50	»	(*c* 15,472 50		*c*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 33 et 34.
17,300	»	29,300 »	45,928 »	»	16,628 »		
12,000	»						
»	»	»	6,974 »	»	(*d* 6,974 »		*d*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 33 et 34.
385,101	72,438 60	457,559 60	623,874 54	38,774 60	205,100 54		

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO des articles de la loi.	NUMÉRO des développements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		REPORT. . . . . fr.
		Service de la Meuse dans les provinces de Liége et de Namur.
13	»	Entretien et travaux aux chemins de halage . . . . .
	»	Travaux d'amélioration . . . . .
»	»	Personnel . . . . .
		Service de la Meuse dans la province de Limbourg.
14	»	Entretien de la rive gauche en aval de Maestricht . . . . .
	»	Travaux de défense à la même rive en amont de Maestricht . . . . .
»	»	Personnel . . . . .
		Service de la Dendre.
15	»	Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale . . . . .
	»	— — dans la province de Hainaut . . . . .
	»	Exhaussement d'une diguette près de l'écluse d'Ideghem . . . . .
»	»	Personnel . . . . .
		Service du Rupel.
16	»	Travaux d'amélioration de la navigation . . . . .
		Service de la Dyle et du Demer.
17	»	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .
	»	— à faire pour obvier aux inondations de la vallée du Demer . . . . .
»	»	Personnel . . . . .
18	*A.*	Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Senne . . . . .
	B.	Loyer d'une maison pour loger l'éclusier de Vilvorde . . . . .
		Service des canaux de Gand à Ostende.
19	»	Entretien ordinaire dans la Flandre orientale . . . . .
	»	— — occidentale . . . . .
	»	Renouvellement du pont de Mariakerke . . . . .
	»	Rétablissement des talus au moyen de revêtements en briques . . . . .
	»	Dévasement de la partie dite *la Coupure*, à Gand . . . . .
	»	— et approfondissement du bassin de Bruges . . . . .
»	»	Personnel . . . . .
		Service du canal de Mons à Condé.
20	»	Entretien ordinaire . . . . .
	»	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration . . . . .
»	»	Personnel . . . . .
		A REPORTER. . . . . fr.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1848.			CRÉDIT alloué pour l'exercice 1847.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1848.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1848.	*Observations.*
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL		EN PLUS.	EN MOINS.		
385,101	72,438 60	457,539 60	623,874 54	38,774 60	205,109 54		
20,000	»	220,000 »	220,000 »	»	»		
»	200,000 »						
»	»	»	20,800 »	»	(*a* 20,800 »		*a*) Cette somme est transférée au chap. II, art 33 et 34.
50,000	»	150,000 »	205,800 »	»	(*b* 55,800 »		*b*) Dans la somme de 55,800 francs, est comprise celle de 1,278 francs transférée au chap II, art. 34
»	100,000 »						
»	»	»	4,800 »	»	(*c* 4,800 »		*c*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 33 et 34.
7,000	»	10,700 »	12,069 »	»	1,369 »		
3,000	»						
»	700 »						
»	»	»	9,230 »	»	(*d* 9,230 »		*d*) Cette somme est transférée au chap. II, art 33 et 34
»	110,540 »	110,540 »	112,000 »	»	(*e* 1,460 »		*e*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 34.
15,000	»	113,000 »	110,000 »	3,000 »	»		
»	100,000 »						
»	»	»	1,300 »	»	(*f* 1,300 »		*f*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 34.
»	29,200 »	29,450 »	30,250 »	»	(*g* 800 »		*g*) Cette somme est transférée au chap II, art. 34.
250	»						
7,000	»	96,584 58	98,085 »	»	1,500 42		
21,700	»						
»	18,000 »						
»	15,000 »						
»	8,000 »						
»	26,884 58						
»	»	»	6,604 51	»	(*h* 6,604 51		*h*) Cette somme est transférée au chap. II, art 34.
10,000	»	28,284 »	28,284 »	»	»		
»	18,284 »						
»	»	»	14,100 »	»	(*i* 14,100 »		*i*) Cette somme est transférée au chap. II, art 33 et 34
517,051	699,047 18	1,216,098 18	1,497,197 05	41,774 60	322,875 47		

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO de articles de la loi	NUMÉRO de développements des articles	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
		REPORT	fr
		Service du canal de la Campine	
21	»	Entretien des terrassements et ouvrages d'art des 1re et 2e sections	
		Rechargement des digues en gravier . .	
		Plantations des terrains compris entre les dépôts de sable et le canal. — Plantations et semis de ces dépôts en genêts et en sapins	
»		Personnel	
		Service du canal d'embranchement vers Turnhout.	
22	»	Entretien des terrassements et des ouvrages d'art	
	»	Construction de perres en maçonnerie de part et d'autre des ouvrages d'art	
	»	— d'un pont tournant sur la partie du canal comprise entre Ravels et Turnhout	
»		Personnel	
		Service de la Petite-Nethe canalisée	
23	»	5 annuité à payer à la province d'Anvers pour la reprise, par l'Etat, de la Petite Nethe canalisée	
	»	Travaux d'entretien ordinaire	
		— de devasement	
		Reconstruction de la passerelle de Helsendonck	
	»	Redressement des bajoyers de l'écluse n° 2	
»	»	Personnel	
		Service du canal de Zelzaete à la mer du Nord	
24	»	Travaux d'entretien ordinaire .	
	»	Travaux d'amélioration	
		Service du Moervaert, dont l'administration a été reprise par l'État, comme conséquence de la loi du 18 juin 1846.	
25		Entretien ordinaire	
		Service du canal de Nevele, dont l'administration a été reprise par l'Etat, comme conséquence de la loi du 18 juin 1846	
26	»	Entretien ordinaire . . .	
27	»	Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'études et de levée de plans, achat et réparations d'instruments	
		Service des bacs et bateaux de passage.	
28	»	Entretien et confection des bacs et de leurs dépendances	
		Service des Poldres	
»	»	Personnel . .	
		TOTAL DE LA 5e SECTION	fr

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1848. — CHARGES ordinaires et permanentes.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1848. — CHARGES extraordinaires et temporaires.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1848. — TOTAL.	CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1847.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1848. — EN PLUS.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1848. — EN MOINS.	CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1848.	*Observations.*
517,051	699,047 18	1,216,098 18	1,497,197 05	41,774 60	322,873 47		
65,000	»						
»	8,000 »	85,000 »	54,000 »	49,000 »	»		
»	10,000 »						
»	»	»	16,000 »	»	(*a* 16,000 »		*a*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 34
9,000	»						
»	6,000 »	32,000 »	9,000 »	23,000 »	»		
»	17,000 »						
»	»	»	4,250 »	»	(*b* 4,250 »		*b*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 34.
»	50,000 »						
10,000	»						
»	5,000 »	67,000 »	60,000 »	7,000 »	»		
»	1,500 »						
»	2,500 »						
»	»	»	9,700 »	»	(*c* 9,700 »		*c*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 34.
19,800	»	28,800 »	»	28,800 »	»		
»	9,000 »						
2,200	»	2,200 »	»	2,200 »	»		
660	»	660 »	»	660 »	»		
»	14,777 »	14,777 »	40,000 »	»	(*d* 25,223 »		*d*) Cette somme est transférée au chap. II art. 33 et 34.
20,000	»	20,000 »	20,000 »	»	»		
»	»	»	1,000 »	»	(*e* 1,000 »		*e*) Cette somme est transférée au chap. II, art. 34.
643.711	820,824 18	1,464,535 18	1,691,147 05	152,434 60	379,046 47		

NUMÉRO des articles de la loi.	NUMÉRO des développements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		QUATRIÈME SECTION.
		Ports d'Ostende et de Nieuport, côte de Blankenberghe.
		Port d'Ostende.
	»	Entretien de l'avant-port . . . . .
	»	— de l'arrière-port et des écluses de Slykens . . . . .
	»	— des écluses du bassin de commerce . . . . .
	»	Reconstruction des murs en ailes de l'écluse de chasse dite *Française* . . . . .
	»	Réparations de dégâts qui peuvent survenir aux ouvrages du port, par suite d'ouragans . . . . .
29	»	Reconstruction du pont de piétons . . . . .
	»	Renouvellement d'une paire de portes de flot de la grande écluse de Slykens. . . . .
	»	— — d'ebbe de la grande écluse de navigation de Slykens . . . . .
	»	— — de flot de la petite écluse de navigation de Slykens . . . . .
	»	— du musoir de l'estacade d'Est, sur 27 mètres de longueur . . . . .
		Port de Nieuport.
	»	Travaux d'entretien. . . . .
	»	Entretien de la nouvelle écluse . . . . .
30	»	Parachèvement du plancher de halage sur l'estacade de la jetée d'Est . . . . .
	»	Enlèvement d'un banc existant entre l'écluse de chasse et la nouvelle écluse . . . . .
	»	— — devant le quai d'échouage . . . . .
	»	Exhaussement d'une partie de la digue de mer en face du fort dit *Viervoet* . . . . .
		Côte de Blankenberghe.
31	»	Travaux d'entretien. . . . .
	»	Prolongement, en mer, de la jetée n° 1 de la 1re section . . . . .
		Phares et Fanaux.
32	»	Entretien des phares et fanaux . . . . .
»	»	Personnel des ports et côtes . . . . .
		TOTAL DE LA 4e SECTION. . . . . fr.
		CINQUIÈME SECTION.
		Personnel du service des ponts et chaussées.
33	»	Personnel du corps des ponts et chaussées et des ingénieurs et conducteurs adjoints à ce corps . . . . .
34	»	Personnel définitif des surveillants, gardes-ponts à bascule, éclusiers, pontonniers et autres agents subalternes du service des ponts et chaussées . . . . .
35	»	Frais des jurys d'examen de l'école spéciale du génie civil et voyages des élèves. . . . .
»	»	Traitements et indemnités du personnel chargé de la surveillance des travaux des chemins de fer concédés . . .
		TOTAL DE LA 5e SECTION. . . . . fr.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1848.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1847.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1848.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1848.	*Observations.*
CHARGES ordinaires et permanentes	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		EN PLUS.	EN MOINS.		
39,300 »	»						
3,700 »	»						
450 »	»						
»	16,700 »						
»	4,000 »	138,810 »	82,153 94	56,670 06	»		
»	1,800 »						
»	5,500 »						
»	5,500 »						
»	1,800 »						
»	60,000 »						
15,333 33	»						
600 »	»						
»	5,300 »						
»	1,733 34	25,633 01	21,333 35	4,299 68	»		
»	1,633 34						
»	1,033 »						
79,900 »	»	87,690 49	87,690 49	»	»		
»	7,790 49						
750 »	»	750 »	1,800 »	»	1,050 »		
»	»	»	18,443 74	»	(*a* 18,443 74		*a*) Cette somme est transferee au chap II, art. 33 et 34.
140,033 33	112,850 17	252,883 50	211,401 50	60,973 74	19,493 74		*b*) Ces augmentations ne sont que fictives, puisqu'elles proviennent de la réunion, en deux articles globaux, de toutes les allocations et imputations sur les fonds spéciaux destinés à rétribuer le personnel du service des ponts et chaussées. Le cahier des développements nouveaux fera connaître les causes et le détail de ces transferts.
589,244 »	»	589,244 »	443,100 »	(*b* 146,144 »	»		
421,788 25	»	421,788 25	»	(*b* 421,788 25	»		
12,000 »	»	12,000 »	(*c* 12,000 »	»	»		*c*) Ce crédit était compris précédemment dans l'allocation pour le personnel des ponts et chaussées. Il a paru convenable d'en faire l'objet d'un article spécial, la dépense étant une spécialité.
»	»	»	109,100 »	»	(*d* 109,100 »		*d*) Cette somme a été transférée aux articles 33 et 34 du chapitre II.
1,023,052 25	»	1,023,052 25	564,200 »	567,952 25	109,100 »		

NUMÉRO des articles de la loi.	NUMÉRO des développements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		Récapitulation du chapitre II.
		Section 1re. — Ponts et chaussées . . . . .
		— 2. — Bâtiments civils . . . . .
		— 3. — Canaux, rivières et poldres . . . . .
		— 4. — Ports et côtes. . . . .
		— 5. — Personnel du service des ponts et chaussées . . . . .
		Total du chapitre II. . . . . fr.
		CHAPITRE III.
		CHEMIN DE FER.
		PREMIÈRE SECTION.
		Chemins de fer en exploitation.
		§ 1er. *Personnel.*
1	»	Service général. — Direction . . . . .
2	»	Entretien des routes et des stations . . . . .
3	»	Locomotion et entretien du matériel. . . . .
4	»	Transports et perception . . . . .
5	»	Primes à accorder aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service . . . . .
		Total du § 1er de la 1re section. . . . . fr.
		§ 2. *Salaires.*
6	»	Service général. — Direction. . . . .
		Entretien des routes.
7	»	Service ordinaire. . . . .
	»	Besoins nouveaux . . . . .
		Locomotion et entretien du matériel.
8	»	Service ordinaire. . . . .
	»	Besoins nouveaux . . . . .
	»	Arsenal de Malines . . . . .
	»	Primes aux machinistes et chefs d'atelier . . . . .
9	»	Fours à coke. . . . .
		Transports et perception.
10	»	Service ordinaire . . . . .
	»	Besoins nouveaux . . . . .
		Total du § 2 de la 1re section. . . . . fr.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CRÉDIT demandé pour l'exercice 1848.			CRÉDIT alloué pour l'exercice 1847.	DIFFÉRENCE au budget de 1848.		CRÉDIT alloué pour 1848.	*Observations.*
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		EN PLUS.	EN MOINS.		
2,618,600 »	400,000 »	3,018,600 »	3,145,800 »	»	125,200 »		
52,060 »	202,700 »	254,760 »	159,027 »	127,073 »	11,340 »		
643,711 »	820,824 18	1,464,535 18	1,691,147 05	152,434 60	379,046 47		
140,033 33	112,850 17	252,883 50	211,401 50	60,975 74	19,493 74		
1,023,032 25	»	1,023,032 25	564,200 »	567,032 25	109,100 »		
4,477,456 58	1,536,374 35	6,013,810 93	5,749,575 55	908,415 59	644,180 21		
		Différence en plus.		264,235 38			
251,000 »	»	251,000 »	207,800 »	43,200 »	»		
125,380 »	»	125,380 »	122,125 »	3,255 »	»		
110,960 »	»	110,960 »	133,940 »	»	22,980 »		
684,145 »	»	684,145 »	631,000 »	53,145 »	»		
140,000 »	»	140,000 »	»	140,000 »	»		
1,311,485 »	»	1,311,485 »	1,094,865 »	239,600 »	22,980 »		
16,400 »	»	16,400 »	7,860 »	8,540 »	»		
945,000 »	»	1,180,000 »	945,000 »	235,000 »	»		
235,000 »	»						
1,025,160 »	»	1,461,150 »	1,236,200 »	224,950 »	»		
155,620 »	»						
270,350 »	»						
30,000 »	»						
95,000 »	»	95,000 »	60,000 »	35,000 »	»		
586,863 »	»	615,600 »	487,600 »	128,000 »	»		
28,737 »	»						
3,368,130 »	»	5,368,130 »	2,736,060 »	631,470 »	»		

NUMÉRO des articles de la loi.	NUMÉRO des développements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		§ 3. Travaux et fournitures.
11	»	Service général. — Direction. . . . .
		Routes et stations. — Entretien.
12	»	Service ordinaire . . . . .
	»	Besoins nouveaux . . . . .
	»	Améliorations. — Charges extraordinaires. . . . .
		Billes et fers des voies.
13	»	Service ordinaire . . . . .
	»	Charges extraordinaires . . . . .
		Locomotion et entretien du matériel.
14	»	Service actuel . . . . .
15	»	Renouvellement du matériel . . . . .
		Transports et perception.
16	»	Service ordinaire . . . . .
	»	Besoins nouveaux . . . . .
		TOTAL DU § 3 DE LA 1re SECTION. . . . . fr.
		Récapitulation de la section 1re.
		§ 1er. Personnel. . . . .
		§ 2. Salaires . . . . .
		§ 3. Travaux et fournitures. . . . .
		TOTAL DE LA 1re SECTION. . . . . fr.
		DEUXIÈME SECTION.
		Direction de la régie du chemin de fer.
17	»	Personnel . . . . .
	»	Loyer du local . . . . .
	»	Frais de bureau . . . . .
	»	Besoins nouveaux . . . . .
		TOTAL DE LA 2e SECTION. . . . . fr.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1848.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1847.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1848.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1848.	*Observations.*
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.		EN PLUS.	EN MOINS.		
129,000	»	129,000	126,890	2,110	»		
247,000	»						
15,000	»	389,000	347,000	42,000	»		
»	127,000						
724,000	»	1,424,000	1,424,000	»	»		
»	700,000						
2,492,310	»	2,492,310	2,013,800	478,510	»		
100,000	200,000	300,000	300,000	»	»		
182,800	»						
7,200	»	190,000	164,800	25,200	»		
3,897,510	1,027,000	4,924,310	4,576,490	547,820	»		
1,311,485	»	1,311,485	1,094,865	239,600	22,980		
3,368,150	»	3,368,150	2,756,660	631,470	»		
3,897,510	1,027,000	4,924,310	4,576,490	547,820	»		
8,576,925	1,027,000	9,603,925	8,208,015	1,418,890	22,980		
35,634	»						
1,500	»						
2,000	»	40,000	37,650	2,350	»		
866	»						
40,000	»	40,000	37,650	2,350	»		

NUMÉRO des articles de la loi.	NUMÉRO des développements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		Récapitulation du chapitre III.
		SECTION 1re. — Chemins de fer en exploitation . . . . .
		— 2 — Direction de la régie du chemin de fer . . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE III . . . . . fr.
		CHAPITRE IV.
		POSTES.
1	»	*Personnel.* — Traitement de l'inspecteur général, des directeurs, contrôleurs, percepteurs, commis, adjoints-commis, distributeurs, facteurs, facteurs ruraux, boîtiers, etc. . . . .
2	»	*Matériel.* — Frais de bureau et de loyer, papiers, impressions, timbres, cachets, boîtes, etc.; frais de tournées et de missions relatives au service des postes, transports des dépêches, etc. . . . .
»	»	Frais d'entretien des boîtes aux lettres dans les communes rurales . . . . .
3	»	Frais de construction et d'entretien de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer. . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE IV . . . . . fr.
		CHAPITRE V.
		MINES.
1	»	Conseil des mines. — Traitement des fonctionnaires. — Frais de route, et matériel . . . . .
2	»	Traitement des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement . . . . .
3	»	Jury d'examen et voyage des élèves des mines. . . . .
4	»	Subsides aux caisses de prévoyance; secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement . . . . .
5	»	Impressions, achats de livres et d'instruments, encouragements et subventions pour la publication de plans et mémoires, essais et expériences . . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE V . . . . . fr.
		CHAPITRE VI.
		PENSIONS.
Unique.	»	Pensions conférées à des fonctionnaires et employés ressortissant au Ministère des Travaux Publics . . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE VI . . . . . fr.
		CHAPITRE VII.
		SECOURS.
Unique.	»	Secours à d'anciens employés, à des veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE VII . . . . . fr.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CRÉDIT demandé pour l'exercice 1848. — Charges ordinaires et permanentes.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1848. — Charges extraordinaires et temporaires.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1848. — Total.	CRÉDIT alloué pour l'exercice 1847.	DIFFÉRENCE au budget de 1848. — En plus.	DIFFÉRENCE au budget de 1848. — En moins.	CRÉDIT alloué pour 1848.	*Observations.*
8,576,925 »	1,027,000 »	9,603,925 »	8,208,015 »	1,418,890 »	22,980 »		
40,000 »	»	40,000 »	37,650 »	2,350 »	»		
8,616,925 »	1,027,000 »	9,643,925 »	8,245,665 »	1,421,240 »	22,980 »		
Différence en plus. . . . . fr.				1,398,260			
1,000,000 »	»	1,000,000 »	985,000 »	(*a* 15,000 »	»		
500,000 »	»	500,000 »	480,000 »	(*b* 20,000 »	»		
»	»	»	5,000 »	»	5,000 »		
20,000 »	»	20,000 »	20,000 »	»	»		
1,520,000 »	»	1,520,000 »	1,490,000 »	35,000 »	5,000 »		
45,600 »	»	45,600 »	45,600 »	»	»		
167,200 »	»	167,200 »	167,200 »	»	»		
6,000 »	»	(*c* 6,000 »	6,000 »	»	»		
45,000 »	»	45,000 »	45,000 »	»	»		
9,000 »	»	9,000 »	10,000 »	»	(*d* 1,000 »		
272,800 »	»	272,800 »	273,800 »	»	1,000 »		
75,000 »	»	75,000 »	70,000 »	5,000 »	»		
75,000 »	»	75,000 »	70,000 »	5,000 »	»		
5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	»	»		
5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	»	»		

a) Un crédit de 15,000 francs est jugé nécessaire pour améliorer le sort des facteurs locaux qui ont des titres à une augmentation de salaire, soit par suite du renchérissement des denrées dans les grandes villes, soit à cause de l'extension du service dans les localités riveraines du chemin de fer.

b) Bien que des améliorations notables aient été apportées au transport des dépêches, on a cependant reconnu la nécessité d'établir encore quelques services dans l'intérêt de certaines localités qui ne peuvent pas être directement desservies par le chemin de fer.

La dépense à faire de ce chef pourra s'élever approximativement à une somme de 15,000 francs. En outre, il y a lieu d'ajouter 5,000 francs aux frais d'impressions, de papiers, etc., qui s'élèveront environ à 60,000 francs pour l'année 1847.

c) Ce crédit était compris au Budget précédent dans l'allocation pour le personnel du corps des mines. Il a paru convenable de disjoindre ces dépenses, qui sont entièrement distinctes.

d) Cette allocation est diminuée d'une somme de 1,000 francs par suite du transfert à l'art. 6 du chapitre 1er.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NUMÉRO des articles de la loi.	NUMÉRO des développements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		CHAPITRE VIII.
		DÉPENSES IMPRÉVUES.
Unique.	»	Dépenses imprévues . . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE VIII. . . . . fr.

Récapitulation.

Chapitres	Pages.	
I.	12	Administration centrale. . . . .
II.	*Ib.*	Ponts et chaussées . . . . .
III.	22	Chemin de fer . . . . .
IV.	26	Postes. . . . .
V.	*Ib.*	Mines . . . . .
VI.	*Ib.*	Pensions . . . . .
VII.	*Ib.*	Secours . . . . .
VIII.	28	Dépenses imprévues. . . . .
		TOTAUX. . . . . fr.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1848.			CRÉDIT alloué pour l'exercice 1847	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1848.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1848.	*Observations.*
CHARGES ordinaires et permanentes	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.		EN PLUS	EN MOINS		
18,000 »	»	18,000 »	30,000 »	»	(*a* 12,000 »		*a*) Cette allocation est diminuée des sommes de 10,000 et 2,000 francs du chef de transfert aux articles 3 et 6 du chapitre 5.
18,000 »	»	18,000 »	30,000 »	»	12,000 »		
285,070 »	»	285,070 »	237,070 »	48,000 »	»		
4,477,436 58	1,536,374 35	6,013,810 93	5,749,575 55	908,415 59	644,180 21		
8,616,925 »	1,027,000 »	9,643,925 »	8,245,665 »	1,421,240 »	22,980 »		
1,520,000 »	»	1,520,000 »	1,490,000 »	35,000 »	5,000 »		
272,800 »	»	272,800 »	273,800 »	»	1,000 »		
75,000 »	»	75,000 »	70,000 »	5,000 »	»		
5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	»	»		
18,000 »	»	18,000 »	30,000 »	»	12,000 »		
15,270,231 58	2,563,374 35	17,833,605 93	16,101,110 55	2,417,655 59	685,160 21		
DIFFÉRENCE EN PLUS. . . . fr.				1,732,495 58			

A

(ANNEXE AU N° 6.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1847-1848.

DÉVELOPPEMENTS NOUVEAUX

A L'APPUI

DU BUDGET DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE DE 1848.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale.

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

Somme demandée	fr. 209,170
Art. 2 du budget de 1847, voté au montant de	179,170
Différence en plus pour 1848. . . .	fr. 30,000

L'augmentation de 30,000 fr. demandée pour 1848, sur le chiffre actuel des traitements du personnel de l'administration centrale, est destinée à couvrir la dépense à résulter de l'adjonction au Département d'un bureau de contrôle des recettes et des opérations du magasin central du chemin de fer, et d'un bureau de statistique.

La vérification du mouvement des transports et des recettes du chemin de fer, ainsi que des opérations du magasin central, ne s'est faite jusqu'à ce jour qu'à la direction du chemin de fer et par ses agents, partant en dehors de tout contrôle de la part du Département.

La nécessité d'établir au Département les deux bureaux dont il s'agit, avait déjà été reconnue par l'un des mes prédécesseurs, qui en avait ordonné l'institution par un arrêté ministériel du 1er mars 1845.

Le manque d'allocation a sans doute été le seul motif qui ait empêché jusqu'ici la mise à exécution des dispositions de cet arrêté réglementaire.

Pour justifier la mesure proposée il suffira, je pense, de fixer l'attention de la Chambre sur ce qui se passe aujourd'hui.

Les tarifs et les règlements qui régissent les transports par le chemin de fer sont décrétés par des arrêtés royaux ou ministériels ; mais l'application de ces tarifs et règlements se fait par l'administration, sans qu'il soit possible au Département, faute des documents nécessaires, de s'assurer si cette application est sainement faite.

D'un autre côté, l'administration encaisse annuellement des recettes, qui s'élèvent aujourd'hui à 15 millions de francs, et fait directement le versement de ces recettes au trésor, sans avoir à justifier, par aucune pièce probante, ni vis-à-vis de mon Département, ni vis-à-vis de la Cour des Comptes, que les sommes versées représentent exactement les recettes perçues, ni que les recettes perçues résultent exactement de l'application des tarifs aux quantités transportées.

Pour ce qui est des dépenses, le service établi au Département ne permettant pas de connaître la situation du magasin central ni des magasins des stations, le Département n'est pas à même d'apprécier les besoins qui lui sont signalés, ni de suivre l'emploi des fournitures.

A défaut d'une statistique détaillée des transports, tenue au Département, on ne peut pas davantage s'assurer de l'emploi utile du matériel, juger si l'on en tire tout le parti possible, tout le parti désirable.

La statistique détaillée des transports peut seule conduire à déterminer d'une manière rationnelle l'importance, le chiffre du matériel nécessaire pour l'exploitation du chemin de fer. Sans l'institution de ce bureau au Département, le Ministre sera toujours forcé de transmettre aux Chambres, purement et simplement, et sans qu'il puisse s'en rendre compte à lui-même, les demandes de crédit qui lui seront adressées par la direction, pour le complément ou pour l'extension du matériel.

Ainsi, jusqu'à ce jour, le Département est resté pour ainsi dire complétement étranger aux principales opérations de l'administration du chemin de fer, bien qu'il doive assumer toute la responsabilité de ces opérations.

Je crois que les Chambres reconnaîtront avec moi que cet état de choses ne peut être maintenu, et que par suite elles m'accorderont les moyens de le faire cesser.

Ces moyens consistent dans l'établissement à l'administration centrale d'un bureau de contrôle et d'un bureau de statistique.

Ce service, tel qu'il est établi à l'administration des chemins de fer, occupe 40 fonctionnaires et employés, dont les traitements s'élèvent ensemble à fr. 47,800.

Je crois néanmoins que les 30,000 fr. demandés pourront suffire, parce que le contrôle qui se fera à l'administration centrale ne devra pas être aussi détaillé que celui qui doit nécessairement se faire à la direction.

ART. 3. — FOURNITURES DE BUREAU, IMPRESSIONS, ACHAT ET RÉPARATIONS DE MEUBLES, CHAUFFAGE, ÉCLAIRAGE, MENUES DÉPENSES.

Somme demandée : 37,000 fr.

Ce crédit présente une augmentation de 15,000 fr. sur celui de l'exercice 1847.

Chaque année, l'allocation de 22,000 fr., pour le matériel de l'administration centrale du Département des Travaux Publics, a été insuffisante. Les causes de l'augmentation des dépenses de cette catégorie ont été clairement exposées dans le cahier des développements du budget de l'exercice 1847. (Pages 1 et 2.)

Néanmoins, les Chambres ont rejeté la majoration de crédit qui leur était demandée.

Il est impossible, cependant, que cet état de choses se perpétue sans rendre les chiffres du budget tout à fait illusoires.

En effet, les besoins existant, il a fallu y faire face, et c'est en recourant aux crédits supplémentaires et aux imputations sur d'autres allocations, notamment sur celle pour dépenses imprévues (avant que le libellé de celle-ci y eût mis obstacle), que l'on est parvenu dans ces dernières années à solder les dépenses du matériel.

Voici la preuve de cette assertion tirée de documents authentiques, preuve qu'on n'hésite pas à donner, parce que l'on tient à ne soustraire aucun fait à l'appréciation des Chambres.

EXERCICE 1844.

Allocation.	fr.	22,000 00
Imputations sur l'allocation pour dépenses imprévues . . .		18,165 28
Imputations sur d'autres allocations du budget		5,744 75
Crédit supplémentaire		973 89
Total.	fr.	46,883 92

EXERCICE 1845.

Allocation.	fr.	22,000 00
Imputations sur l'allocation pour dépenses imprévues . . .		4,077 09
Imputations sur d'autres allocations du budget		9,513 24
Crédit supplémentaire.		11,080 09
Total.	fr.	46,670 42

EXERCICE 1846.

Allocation.	fr.	22,000 00
Imputations sur l'allocation pour dépenses imprévues . . .		7,176 51
Imputations sur d'autres allocations du budget		7,933 29
Crédit supplémentaire		21,312 91
Total.	fr.	58,422 51

La moyenne des dépenses de matériel, pour ces trois années, a donc été de 50,658-95 fr.; en 1847, ces dépenses dépasseront le chiffre de 40,000 fr.

J'espère les restreindre, en 1848, à 37,000 fr., en économisant sur certaines fournitures susceptibles d'être mises en adjudication publique.

Il ne sera peut-être pas inopportun de donner à cette occasion un aperçu des dépenses de matériel divisées par catégories :

Papier et impressions	44,300 bordereaux et demandes de payement, états, inventaires, lettres à divers, etc., pour le service de la comptabilité	2,478 00	
	34 registres de comptabilité, index, indicateurs, etc.	1,913 00	
	97,000 entêtes pour minutes, expéditions, arrêtés royaux, ministériels, rapports au roi, reçus, adresses, etc.	5,080 50	
	Autographies, remaniement des arrêtés insérés au *Moniteur*, impressions diverses, circulaires, etc.	3,500 00	12,971 50
Papier	60 rames papier vélin, à 14 fr.	840 00	
	40 id. propatria, à 10 fr.	400 00	
	44 id. grand éléphant gris enveloppes, à 14 fr.	616 00	
	37 id. petit éléphant gris enveloppes, à 9 fr.	333 00	2,189 00
Fournitures de bureau.		»	2,300 00
Abonnements. Journaux, livres et ouvrages.		»	1,159 44
Reliures.		»	936 80
Chauffage	650 mesures de bois, à fr. 8-25. . . .	5,362 50	
	20,000 petits fagots à 15 fr.	300 00	
	39,000 kilog. charbons gros, à 34 fr. .	1,326 00	
	26,300 kilog. id. menu, à 25 fr. .	657 50	7,646 00
	A reporter.	.....	27,202 74

Report		.....	27,202 74
Éclairage		»	2,735 40
Gens de service...	Un homme de peine (boute feu), à fr. 2-50.	900 00	
	Un homme de peine emballeur au magasin du matériel des postes, à fr. 2-25. . . .	810 00	
	Un homme (boute feu), à 2 fr.	720 00	
	Quatre femmes (recureuses), à fr. 1 60 . .	2,304 00	
			4,734 00
Entretien. Réparation et entretien des meubles et ustensiles de l'hôtel du Ministre et de 66 bureaux, antichambres et logis ; dépenses diverses.		»	5,327 86
			40,000 00

Ce chiffre de 40,000 fr. a été établi d'après les prix actuels des fournitures. C'est principalement sur ceux des papiers et impressions que je compte réaliser des économies, en mettant ces fournitures en adjudication publique.

Il est à remarquer, au surplus, que l'augmentation précitée de 15,000 fr. comporte un transfert de 10,000 fr. de l'allocation pour dépenses imprévues, et que la somme de 5,000 fr., qui constitue l'augmentation réelle de dépenses au budget annuel, est beaucoup moins élevée que celle accordée, chaque année, sous forme de crédit supplémentaire.

Cette augmentation de crédit, de quelque manière qu'on l'envisage, n'est donc qu'une régularisation rendue nécessaire par une reproduction constante des mêmes faits et par l'esprit des lois budgétaires.

Art. 6. — Commission des procédés nouveaux.

Somme demandée : 5,000 fr.

Les dépenses de la commission des procédés nouveaux ont été imputées jusqu'ici, pour la majeure partie, sur l'allocation pour dépenses imprévues ; le crédit pour essais et expériences du service des mines (chapitre V, art 5) en a également supporté une partie.

En faisant figurer cette dépense au budget sous une rubrique spéciale, le Département des Travaux Publics a déféré au désir exprimé par la Cour des Comptes, qui a fait observer, avec beaucoup de raison, qu'une dépense spéciale qui se reproduit depuis plusieurs années, ne peut être considérée comme imprévue, quand bien même elle ne serait pas libellée au budget.

Le crédit de 3,000 fr. ne constitue donc pas une charge nouvelle. C'est un transfert et une régularisation tout à la fois.

Les dépenses de la commission des procédés nouveaux peuvent être évaluées de la manière suivante :

1° Indemnité fixe du secrétaire . . . . . fr.	1,000
2° Frais de voyage des membres de la commission, à libeller sur états.	600
3° Achats d'appareils, de matières premières, de réactifs, etc., pour les expériences	1,400
Somme égale. . . fr.	3,000

CHAPITRE II.

Ponts et chaussées. — Bâtiments civils. — Canaux, Rivières. — Polders. Ports et côtes. — Personnel des ponts et chaussées.

SECTION PREMIÈRE.

Ponts et chaussées.

La somme demandée pour le service des routes est de. . . . . fr. 3,018,600

Cette somme se subdivise de la manière suivante :

A. Entretien ordinaire des routes, d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1848. . . . fr.	1,451,529	
B. Travaux en dehors des baux d'entretien, reconnus indispensables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure; indemnités pour des terrains cédés à la grande voirie par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignements, etc. . . . . fr.	242,900	
C. Études des projets. — Frais de levée des plans, achats d'instruments, matériel et impressions. . .	20,000	
D. Travaux d'amélioration et construction de routes	1,304,171	
fr.		3,018,600

ART. 1er, § *A.* — ENTRETIEN ORDINAIRE.

Le crédit demandé pour l'entretien ordinaire des routes d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1848, est de. . fr. 1,451,529

La somme allouée au budget de 1847 pour le même objet était de 1,372,312

Différence en plus. . fr. 79,217

Cette augmentation résulte de la mise à l'entretien, en 1848, des vingt-quatre sections de routes nouvelles dont la désignation suit :

1. Route d'Anvers à Esschen (2e et 3e lots).
2. Id. Dixmude à Roulers.
3. Id. Vyfweghe à Jabbeke.
4. Id. Ninove à la limite du Brabant vers Enghien.
5. Id. Hasselt à la Meuse (dernière section).
6. Id. St-Trond à Herck-la-Ville.
7. Id. Peer à Brée.
8. Id. Tongres à Visé (deuxième section).
9. Id. Aubel à la Planck.
10. Id. Dolhain à la forêt de Hertogenwald.
11. Id. Verviers à Francorchamps (1re section).
12. Id. Huy à Stavelot (sect. de Werbomont à Trois-Ponts).
13. Id. Traverse de Neufchâteau (route de 1re classe, n° 8).
14. Id. Neufchâteau à Florenville.
15. Id. Salm-Château à Trois-Ponts.
16. Id. Xhoris à la limite de la province de Liége vers Barvaux.
17. Id. Marche à Rochefort (section de Wavreille à Transinnes).
18. Id. Marche à Rochefort (section de Transinnes au Menu-Chenêt).
19. Id. Havelange au Gros-Chêne.
20. Id. Wavre à Huy (section d'Eghezée à Bierwart).
21. Id. Tige d'Emblinne à Ciney.
22. Id. Gribelle à Nafraiture.
23. Id. Hoogstaede à Rousbrugge.
24. Id. Ypres par Kemmel vers Bailleul.

Depuis le 1er mai 1845, époque à laquelle l'entretien de toutes les routes de l'État a été remis en adjudication publique pour le terme de plusieurs années, différentes sections de routes dans les provinces de Hainaut, de Liége et de Namur ont été entretenues, à titre d'essai, par voie d'économie, d'après le procédé indiqué aux développements du budget de 1847 (page 4).

Cette mesure a été adoptée dans le but d'obtenir, par une expérience de quelques années, des données positives sur le véritable prix de revient de l'entretien desdites sections de routes, qui avaient été l'objet de prétentions exagérées de la part des entrepreneurs.

Aujourd'hui que cette expérience peut être considérée comme suffisante, l'intention du Gouvernement est de remettre en adjudication publique, pour le 1er mai prochain, fin de la première période du bail courant, toutes les sections de routes entretenues actuellement par voie d'économie, en même temps que celles qui auront été résiliées, de part et d'autre, conformément aux contrats d'adjudication, sauf à n'admettre que les offres qui approcheront sensiblement des estimations des ingénieurs, et à employer de nouveau le mode d'exécution par économie à l'égard de toutes les routes qui seraient soumissionnées à des prix reconnus évidemment trop élevés.

Cette exécution aurait lieu, toutefois, d'après les clauses et conditions du cahier des charges de l'adjudication, et en prenant pour limite les chiffres établis par les détails estimatifs.

Le tableau annexé sous le n° 1 indique, par route et par province, le détail de l'emploi de la somme de 1,451,529 fr. demandée pour l'entretien des routes en 1848, et qui est la conséquence des baux existants, de ceux à intervenir et des dépenses à faire éventuellement par voie d'économie. Ce tableau renseigne également le produit des barrières sur chacune de ces routes.

L'on a cru devoir compléter les développements en ce qui concerne l'entretien des routes, par la production d'un tableau présentant le relevé des sommes affectées à cet entretien depuis 1830. (*Annexe* n° 2.)

ART. 1er, § *B*. — TRAVAUX EN DEHORS DES BAUX D'ENTRETIEN, ETC., ETC.

Somme demandée : 242,900 fr.

Ce chiffre est inférieur de 57,100 fr. à celui accordé en 1847, parce que la somme nécessaire au payement des salaires des chefs-cantonniers, chefs-terrassiers, etc., a été transférée au chapitre du personnel.

(*Voir les observations y relatives dans les Développements de* 1847, *page* 5.)

ART. 1er, § *C*. — ÉTUDES DE PROJETS, FRAIS DE LEVÉE DE PLANS, ETC.

Somme demandée : 20,000 fr.

Cette somme, égale à celle accordée en 1847, pour le même objet, est destinée à couvrir, indépendamment des frais d'études proprement dits, une partie de la dépense résultant de la confection de la carte du nivellement général du royaume, autorisée par arrêté royal du 5 avril 1840, et qui sera coordonnée avec la carte géologique publiée sous les auspices du Département de l'Intérieur.

Le cadre général de cette carte se composera de neuf feuilles, dont l'une comprendra le titre, l'échelle et la légende.

Voici, d'après un rapport récent du directeur de l'administration des chemins de fer, le degré d'avancement de ce travail important : trois feuilles sont entièrement terminées ; quatre le seront dans le courant de 1847, et l'on espère que la dernière, celle d'Arlon, pourra être achevée dans les premiers mois de l'année prochaine.

(*Voir, pour le surplus, les observations présentées en* 1847, *pages* 5 *et* 6.)

ART. 1er, § *D.* — TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET CONSTRUCTION DE ROUTES.

Le crédit demandé est de. . . . . fr. 1,304,171

Il se compose :

1° D'une somme de. . . . . fr. 904,171

Présumée disponible sur le chiffre ordinaire porté pour le service des routes.

Cette allocation est inférieure à celle indiquée au budget de 1847, parce qu'on en a soustrait la somme nécessaire à l'entretien en 1848, de 24 sections de routes nouvelles livrées à la circulation ; en définitive le crédit global de l'art. 1er (charges ordinaires et permanentes) se trouve diminué de 75,200 fr., par suite du transfert au chapitre du personnel des sommes respectives de 57,100 et 18,100 fr., affectées au budget de 1847, au traitement des surveillants, gardes-ponts à bascule, etc.

2° D'une allocation extraordinaire de . . . . . fr. 400,000

Somme pareille. . . . . fr. 1,304,171

Les développements présentés à l'appui des budgets de 1846 et 1847 ont fait connaître que, vu les graves circonstances dans lesquelles s'est trouvé le pays, le Gouvernement avait été obligé d'organiser des travaux extraordinaires et en dehors des prévisions, afin de procurer instantanément du travail à la classe ouvrière ; que de ces mesures exceptionnelles, commandées par une impérieuse nécessité, il était résulté un surcroît de charges de plus de 1,800,000 francs.

Depuis lors, ces charges ont encore été augmentées, et aujourd'hui elles ont atteint le chiffre de 2,100,000 francs.

Pour couvrir en partie cette somme, il a été accordé aux budgets de 1846 et 1847 des crédits extraordinaires de 400,000 fr., et le budget de 1848 comprend une pareille allocation ; ce qui formera un total de 1,200,000 fr. Il manque donc encore 900,000 fr., pour faire face aux obligations contractées.

De cette situation des choses, il résulte que le crédit à obtenir en 1848 se trouve déjà aujourd'hui complétement absorbé, et que si ce déficit de 900,000 fr. doit être couvert par les ressources ordinaires du service des routes, dont le chiffre ne dépassera guère ce déficit, il ne pourra également être affecté, en 1849, aucune allocation à des travaux de construction de routes.

Cependant le pays réclame vivement encore l'exécution prochaine de plu-

sieurs nouvelles communications dont l'agriculture, le commerce et l'industrie de plusieurs localités ont un besoin incontestable.

Ces communications, dont, pour plusieurs d'entre elles, les projets sont dressés et instruits, nécessiteront une dépense à charge de l'État qui peut être évaluée, globalement et par approximation, à 4,500,000 francs.

Les ressources ordinaires de six à sept exercices réunis suffiraient à peine pour atteindre ce chiffre. Pour sortir de cette situation, il faudrait demander au budget, à partir de 1848, et pendant trois années consécutives, non pas une allocation extraordinaire de 400,000 fr., mais de 1,200,000 fr.; ou bien, si l'on se décidait à contracter un nouvel emprunt pour travaux publics, y comprendre le service des routes pour une somme de 5 à 6,000,000.

Pour ne pas trop grever le budget de 1848, l'on s'est contenté de demander, comme l'année derniere, une allocation extraordinaire de 400,000 fr.; mais, ainsi qu'on l'a exposé plus haut, cette allocation ne servira qu'à faire face à une partie des engagements contractés sous l'empire de circonstances impérieuses. De nouvelles ressources devront donc nécessairement être mises à la disposition du Gouvernement, ou un crédit extraordinaire devra être accordé pour acquitter les engagements contractés.

DEUXIÈME SECTION.

Bâtiments civils.

ART. 2. — ENTRETIEN ET RÉPARATION DES PALAIS, HÔTELS, ÉDIFICES ET MONUMENTS DE L'ÉTAT, AINSI QUE DES BATIMENTS DONT LES LOIS METTENT L'ENTRETIEN A CHARGE DE L'ÉTAT.

Somme demandée pour 1848.	fr.	52,060
Crédit accordé en 1847		56,100
Différence en moins	fr.	4,040

Cette différence en moins provient :

1° De ce que la somme de 540 fr., montant du traitement du garde du monument de Waterloo, a été transférée au chap. II, art. 34.

2° De la suppression de la somme de 3,500 fr. allouée l'an dernier, comme charge extraordinaire, pour l'exécution de travaux indispensables au second étage de l'aile droite de l'hôtel du Gouvernement provincial à Bruxelles.

(*Voir* les observations présentées à ce sujet aux *Développements du budget de* 1847, p. 83.)

A la nomenclature des différents édifices appartenant déjà à l'État, sont venus se joindre les hôtels Engler et Daubremé, ainsi que les bâtiments de l'ancienne Librairie Belge, rue du Nord, dont le Gouvernement a fait l'acquisition.

Constructions nouvelles et travaux d'amélioration.

ART. 3. — CONSTRUCTION D'UNE SALLE AVEC ACCESSOIRES POUR LE SÉNAT.

Somme demandée en 1848.	fr.	196,400
Crédit alloué en 1847		70,000
Différence en plus.	fr.	126,400

Les projets définitivement arrêtés pour l'établissement d'une nouvelle salle avec accessoires pour la tenue des séances du Sénat, et dont les dimensions ont été mises en rapport avec l'accroissement du nombre des Sénateurs, portent la dépense à faire, y compris les frais de rédaction des projets, à . . . . . fr. 284,400

L'exécution de ces projets ayant nécessité la démolition d'un bâtiment de derrière attenant au Département de l'Intérieur, et de partie d'un autre bâtiment dépendant de celui des Affaires Étrangères, il a fallu remplacer par de nouvelles constructions les locaux enlevés à ces Ministères, et qui servaient de bureaux.

Il est résulté, de ce chef, un surcroît de dépense de		45,000
Enfin, les frais de toute nature occasionnés par les expropriations se sont élevés à.		77,000
La dépense totale sera donc de	fr.	406,400
et, comme il a été alloué successivement par les budgets des exercices 1845, 1846 et 1847, une somme de		210,000
Il reste encore à obtenir	fr.	196,400

Somme qu'il est indispensable de voter au budget de 1848, vu que les constructions seront complétement terminées dans le courant de cet exercice.

ART. 4. — ÉTABLISSEMENT D'UN TROTTOIR EN DALLES, LE LONG DU MINISTÈRE DE LA GUERRE, VERS LA RUE ROYALE, EN REMPLACEMENT DE CELUI EN ASPHALTE, QUI SE TROUVE DANS LE PLUS MAUVAIS ÉTAT, ET QUI N'A PAS UNE LARGEUR SUFFISANTE.

Somme demandée : 800 fr.

Art. 5. — Établissement d'un système de paratonnerres sur les bâtiments de l'ancienne cour et du palais de l'industrie.

Somme demandée : 5,500 fr.

L'établissement de paratonnerres sur les bâtiments de l'ancienne Cour et du palais de l'Industrie, où se trouvent les musées et les bibliothèques de l'État, a été signalé comme indispensable pour prévenir l'incendie de ces bâtiments par le feu du ciel, et le Département de l'Intérieur insiste vivement sur le prompt emploi de ce moyen préservatif.

TROISIÈME SECTION.

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

Canal de Gand au Sas-de-Gand.

Art. 6. — Somme demandée : 29,000 fr.

La somme de 29,000 fr. demandée pour le service du canal de Gand au Sas-de-Gand, est inférieure de fr. 16,128-54 au crédit alloué au budget de 1847.

Elle se répartit de la manière suivante :

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

Le bail de deux années de l'entretien ordinaire du canal de Gand au Sas-de-Gand viendra à expirer le 30 avril 1848. La somme demandée de 7,000 fr. représente l'estimation ordinaire de ces travaux.

Chaque année le passage des hautes eaux d'hiver détermine des affouillements aux berges, en même temps que la formation de dépôts dans le fond du

canal. De là, la nécessité de restaurer les berges et de dévaser le lit, opérations qui devront vraisemblablement se continuer encore pendant quelques années, jusqu'à ce que les berges, par les renforcements en pierrailles qu'on y exécute successivement, se trouvent mieux en état de résister à l'effet du courant. Des allocations pour ces deux catégories de travaux figurent au budget depuis la mise à exécution du traité du 19 avril 1839, c'est-à-dire, depuis le rétablissement de la navigation maritime dans le canal de Terneuzen.

Produits.

Le canal de Gand à Terneuzen a produit,	en 1839 . .	fr.	33,231 64
Id.	en 1840 . . .		42,887 35
Id.	en 1841 . . .		37,823 16
Id.	en 1842 . . .		38,264 35
Id.	en 1843 . . .		29,905 75 (1)
Id.	en 1844 . . .		25,897 48
Id.	en 1845 . . .		27,603 20
Id.	en 1846 . . .		25,361 22
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à . . .			19,474 79
La recette de 1848 est évaluée à			28,142 07

(1) Il a été fait au tarif des droits de navigation du canal de Terneuzen, application des dispositions des art. 26, 27 et 28 du traité du 5 novembre 1842; en conséquence, le droit de pont, qui se percevait sur les navires de mer parcourant ce canal, a été supprimé, et les droits sur la navigation intérieure ont été réduits aux deux tiers du tarif précédemment en vigueur.

Les art. 26, 27 et 28 du traité du 5 novembre 1842 portent :

« Art. 26. Les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de » Terneuzen, ou *vice versâ*, ne seront assujettis, pour le parcours de ce canal et la manœuvre » des ponts et des écluses, au payement d'aucun droit, péage ou rétribution, quelles qu'en » puissent être la dénomination et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la » Belgique.

» Art. 27. Les navires non mentionnés à l'article ci-dessus, ne seront assujettis, pour le » parcours du canal de Terneuzen, à aucun autre péage ou rétribution qu'aux droits dont il » sera parlé dans les articles ci-après.

» Art. 28. Les tarifs et arrêtés réglementaires de la navigation sur le canal de Terneuzen » seront revisés de commun accord, dans leur application à la navigation intérieure de ce » canal.

» Jusqu'à ce que cette révision ait eu lieu, la perception se fera d'après le mode en vigueur.

» Dès à présent, les droits de navigation sont réduits aux deux tiers du tarif actuel, et à » moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un service public périodique pour » transport de voyageurs ou de marchandises. Les bâtiments et embarcations exclusivement

Canal de Maestricht a Bois-le-Duc.

Art. 7. — Somme demandée : 47,150 fr.

La somme de 47,150 fr., demandée pour le service du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, présente une réduction de 51,300 fr. sur le crédit alloué au budget de 1847.

La somme demandée se répartit de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien ordinaire. . . . . fr.	27,000
2° Travaux d'entretien du pont de Smeermaes, des barrages aux abords de l'écluse de Hocht, du pont-levis de cette écluse, et de la maison de l'agent comptable.	1,500
3° Travaux divers aux maisons éclusières n°s 17 et 18	650
4° Consolidation du pont de Lanklaer	1,000
5° Reconstruction de la maison du pontonnier de Neeroeteren, et de celles des passeurs d'eau de Soltz et de Neeroeteren; agrandissement de la maison du pontonnier de Mechelen	8,500
6° Reconstruction du pont de Mechelen.	8,500
Total. . . . . fr.	47,150

» chargés de poisson frais, engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes, ne payeront » également que la moitié des droits fixés par le tarif précité. »

Tarif des droits de navigation qui se perçoivent à l'écluse du Muyde, sur le canal de Terneuzen à Gand.

	Tarif primitif.			Tarif réduit d'après les art. 26, 27 et 28 du traité du 5 novembre 1842.		
Période d'été comprenant les mois de mars, avril, mai, juin, juillet, août, septembre et octobre.	TONNEAUX.	DROITS EN FRANCS POUR MONTER.	DROITS EN FRANCS POUR DESCENDRE	TONNEAUX.	DROITS EN FRANCS POUR MONTER.	DROITS EN FRANCS POUR DESCENDRE
Droit pour chaque bateau chargé de marchandises et d'objets qui ne sont ni exemptés, ni exceptés.....	1	0.21$^{16}/_{100}$	0.16$^{93}/_{100}$	1	0.14$^{11}/_{100}$	0.11$^{22}/_{100}$
Demi-droit pour chaque barque et bateau faisant un service public périodique pour transport de voyageurs ou de marchandises, pour chaque bâtiment exclusivement chargé de poisson frais, engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes.....	$^1/_2$	0.10$^{58}/_{100}$	0.08$^{46}/_{100}$	$^1/_2$	0.05$^{29}/_{100}$	0.04$^{23}/_{100}$
Période d'hiver comprenant les mois de novembre, décembre, janvier et février.						
Droit pour chaque bateau chargé de marchandises et d'objets qui ne sont ni exemptés, ni exceptés.....	1	0.27$^{51}/_{100}$	0.23$^{23}/_{100}$	1	0.18$^{34}/_{100}$	0.15$^{48}/_{100}$
Demi-droit pour embarcations transportant des voyageurs ou des marchandises, poisson frais, engrais, etc., etc.....	$^1/_2$	0.13$^{75}/_{100}$	0.11$^{61}/_{100}$	$^1/_2$	0.06$^{87}/_{100}$	0.05$^{50}/_{100}$

L'entretien ordinaire du canal de Maestricht à Bois-le-Duc a été adjugé, pour un terme de six années, qui a pris cours le 1er mars 1843. Le prix annuel d'entretien s'élève à 27,000 fr.

Le pont tournant de Smeermaes, les barrages aux abords de l'écluse de Hocht, le pont-levis de cette écluse et la maison de l'agent comptable réclament l'exécution de travaux de réparation indispensables, pour l'ensemble desquels une somme de 1,500 fr. est demandée.

La somme de 650 fr. demandée est destinée au plâtrage extérieur des maisons éclusières nos 17 et 18 et de la maison du pontonnier de Bocholt, ainsi qu'à la construction d'un trottoir en maçonnerie autour de la maison éclusière n° 17, ouvrages ayant pour but de préserver les maçonneries de l'humidité.

La somme de 1,000 fr., demandée pour le pont de Lanklaer, est destinée à pourvoir au maintien des assemblages de ce pont au moyen d'arbalétriers en fer.

A l'exception des maisons qu'il est question de reconstruire aujourd'hui, toutes celles appartenant au canal de Maestricht à Bois-le-Duc, établies en 1825, ont été reconstruites depuis 1840, au fur et à mesure et suivant leur degré de détérioration. Les maisons pontonnières et de gardes-déversoirs dont on demande la reconstruction, sont dans un état de dégradation qui ne permet point d'en retarder la reconstruction.

Les charpentes des palées du pont de Mechelen, comme celles de la partie supérieure, se trouvent dans un état de dégradation tel, qu'une reconstruction entière est indispensable.

En remplacement du pont-levis, l'on se propose d'établir un pont tournant, mode de construction qui a déjà reçu un commencement d'exécution sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc. La dépense première et celle d'entretien seront moindres par l'emploi de ce dernier système.

Produits.

La canal de Maestricht à Bois-le-Duc a produit,	en 1839.	fr.	24,280 17
Id.	en 1840.	.	52,369 85
Id.	en 1841.	.	53,579 99
Id.	en 1842.	.	55,235 55
Id.	en 1843.	.	35,593 48(1)
Id.	en 1844.	.	30,005 57
Id.	en 1845.	.	54,660 29
Id.	en 1846.	.	29,783 97
La recette des huit premiers mois de 1847 s'élève à . . .			21,493 48
La recette de 1848 est évaluée à			30,386 86

(1) Depuis le 20 mars 1843, la perception des droits sur la partie belge du canal de Maestricht

CANAL DE POMMERŒUL A ANTOING.

ART. 8. — Somme demandée : 96,489 fr.

La somme de 96,489 fr., demandée pour le service du canal de Pommerœul à Antoing, est égale au crédit alloué au budget de 1847.

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

1° Travaux d'entretien ordinaire. . . . . fr.	24,000
2° Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration, alimentation par machines à vapeur.	72,489
Total. . . . . fr.	96,489

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

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

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

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

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

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

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

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

à Bois-le-Duc s'opère conformément aux termes de l'art. 55 du traité du 5 novembre 1842, c'est-à-dire que les droits ont été réduits d'un tiers, dans la direction de Maestricht vers Bois-le-Duc, et, de moitié, dans la direction de Bois-le-Duc vers Maestricht.

L'art. 55 du traité du 5 novembre 1842 porte :

« Les règlements et les tarifs établis pour tout le parcours du Zuid-Willemsvaart et la Dieze » considérée comme sa continuation, jusque dans la basse Meuse, à Crèvecœur, ne pourront » être revisés que de commun accord entre les deux Gouvernements. Néanmoins, les droits » sont, dès à présent, réduits d'un tiers, dans la direction de Maestricht à Bois-le-Duc, et de » moitié, dans la direction de Bois-le-Duc à Maestricht, sans qu'aucun autre droit ou péage » puisse être établi. »

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

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

Produits.

Le canal de Pommerœul à Antoing a produit,	en 1839. .	fr.	415,063 24
Id.	en 1840. . .		387,780 79
Id.	en 1841. . .		438,306 99
Id.	en 1842. . .		453,327 83
Id.	en 1843. . .		370,354 72
Id.	en 1844. . .		374,426 93
Id.	en 1845. . .		508,354 29
Id.	en 1846. . .		419,202 05
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à. . . .			326,919 86
La recette de 1848 est évaluée à.			471,024 55

SAMBRE CANALISÉE.

ART. 9. — Somme demandée : fr. 107,812.

La somme de 107,812 fr., demandée pour le service de la Sambre canalisée, présente une réduction de 3,000 fr. sur le crédit alloué au budget de 1847.

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

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

Ces travaux ont été adjugés en deux lots. Le 1er lot s'étend de la frontière de France jusques et y compris l'écluse n° 15 de Moignelée.

Le 2e lot comprend les travaux à effectuer à la Sambre dans la province de Namur.

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

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

Produits.

La Sambre canalisée a produit, du 20 novembre 1835, date de la prise de possession par l'État, au 31 décembre suivant, fr.		28,070 90
Id.	en 1836 . . .	377,666 84
Id.	en 1837	372,778 44
Id.	en 1838	325,068 96
Id.	en 1839	366,457 25
Id.	en 1840	385,981 19
Id.	en 1841	422,268 54
Id.	en 1842	436,167 91
Id.	en 1843	507,328 09
Id.	en 1844	521,634 21
Id.	en 1845	626,745 75
Id.	en 1846	647,640 40
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à . .		535,687 17 (1)
La recette de 1848 est évaluée à		649,358 52

CANAL DE CHARLEROY A BRUXELLES.

ART. 10. — Somme demandée : 105,000 fr.

La somme de 105,000 fr. demandée pour le service du canal de Bruxelles à Charleroy présente une majoration de 15,000 fr. sur le crédit alloué au budget de 1847.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien ordinaire	55,000
2° Pavage de diverses parties de trottoirs pour le halage . . .	20,000
3° Primes pour le service de halage	22,000
4° Frais de la navigation du soir	8,000
Total. . . fr.	105,000

---

(1) *Loi portant réduction de péages sur la Sambre canalisée.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Le tarif des droits de navigation établi en exécution de la loi du 1er septembre 1840 (*Bulletin officiel*, n° 683), pour les transports par la Sambre supérieure, en destination de la France, est rendu applicable, pour tout le parcours de la Sambre canalisée, aux transports de houilles, fontes, ardoises, terres plastiques, sables et briques réfractaires.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Wiesbaden, le 16 mai 1847. LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances, J. MALOU.

Le Ministre des Travaux Publics, DE BAVAY.

L'entretien du canal de Bruxelles à Charleroy a été, pendant plusieurs années, exécuté en régie directement par l'État.

Les travaux d'entretien et d'amélioration à exécuter au canal de Bruxelles à Charleroy ont été, depuis le 1er août 1846, mis en adjudication publique sur un cahier de charges à bordereau de prix.

La somme de 55,000 fr., demandée au projet de budget de 1848 pour l'entretien ordinaire, est égale au crédit alloué au budget de 1847.

Une somme de 20,000 fr., égale au crédit alloué au budget de 1847, est demandée pour le pavage de diverses parties de trottoirs. Ce pavage est entrepris dans le but d'activer la navigation en rendant le halage et la traction des bateaux plus faciles.

Un arrêté royal du 28 août 1838 a rapporté l'article du règlement sur la navigation du canal de Bruxelles à Charleroy, qui laissait au batelier la faculté de prendre ses haleurs où bon lui semblait, et a décidé que le halage des bateaux sur ce canal ferait l'objet d'une entreprise publique.

En agissant ainsi, le Gouvernement avait pour but d'obtenir ce qui manquait alors à la navigation du canal de Charleroy, c'est-à-dire des moyens de traction prompts, peu coûteux et réguliers.

L'entreprise primitive du halage des bateaux sur le canal de Bruxelles à Charleroy étant venue à expirer le 21 février 1844, il a été décidé que ledit halage continuerait à faire l'objet d'une entreprise publique.

La durée de cette entreprise a été fixée à cinq années qui ont pris cours le 22 février 1844.

Comme moyen d'accélérer la marche de la navigation, le Gouvernement a accordé des primes aux entrepreneurs du halage. L'influence avantageuse de cette mesure, qui d'abord n'avait été prise qu'à titre d'essai, étant aujourd'hui un fait avéré, il a été décidé que l'arrêté royal du 3 avril 1841 continuerait à sortir ses effets jusqu'à l'expiration de l'entreprise actuelle du halage du canal de Bruxelles à Charleroy.

Les primes payées aux entrepreneurs du halage se sont élevées à fr. 10,393-60, en 1842; à fr. 9,038-98, en 1843; à fr. 12,378-62, en 1844; à fr. 21,941-45, en 1845, et à fr. 9,958-45, en 1846.

Une somme de 22,000 fr. est demandée au projet de budget de 1848, pour pourvoir au payement des primes de halage.

La navigation devenant chaque jour plus active sur le canal de Charleroy à Bruxelles, le Gouvernement a fait, pendant l'hiver de 1846 à 1847, un essai de navigation du soir. Cet essai a eu lieu du 21 décembre 1846 au 1er avril 1847 (1).

---

(1) LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu notre arrêté du 28 juin 1833, portant règlement de police et de navigation du canal de Charleroy à Bruxelles;

Considérant que les approvisionnements de combustible qui s'effectuent en grande partie

La navigation, fréquemment interrompue par les glaces pendant ce laps de temps, a cependant reçu de l'adoption de cette mesure une influence très

---

pendant les mois d'hiver, ont pour effet d'activer, pendant ce temps, le mouvement de la navigation;

Considérant qu'en vue de faciliter les arrivages et d'éviter les encombrements qui sont souvent la conséquence d'une navigation active, il y a lieu d'aviser aux moyens d'accélérer la marche des bateaux;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Les dispositions suivantes sont adoptées provisoirement et à titre d'essai, et seront mises en vigueur à partir du 21 de ce mois :

ART. 1er. Dans les moments de grande activité, la navigation pourra, jusqu'au 1er avril 1847, avoir lieu pendant la soirée sur le canal de Charleroy à Bruxelles.

ART. 2. Dans ce cas, la marche des bateaux sera prolongée de quatre heures au delà de l'heure fixée pour la fermeture de la navigation, par le règlement précité du 28 juin 1833.

ART. 3. Les écluses, les ponts, l'entrée et la sortie du souterrain, ainsi que les passages qui pourraient présenter quelques dangers ou difficultés, seront éclairés par les soins du Gouvernement.

ART. 4. La navigation du soir n'est pas obligatoire; cependant tout bateau qui cessera sa marche aux heures ordinaires, perdra son tour de file.

ART. 5. Les bateaux qui navigueront pendant la soirée devront être éclairés, aux frais du conducteur ou du propriétaire.

La lanterne à placer à l'avant du bateau sera conforme au modèle à adopter par notre Ministre des Travaux Publics, et devra présenter une lumière rouge dans la direction vers Bruxelles et une lumière verte dans la direction vers Charleroy.

ART. 6. Indépendamment de l'éclairage dont il est parlé à l'article précédent, les conducteurs des bateaux devront être munis de falots, qu'ils allumeront dans les cas urgents.

ART. 7. Sauf les cas de force majeure, aucun batelier ne pourra arrêter la marche de son bateau avant les heures fixées pour la fermeture, soit de la navigation ordinaire, soit de celle du soir.

ART. 8. Aucun bateau ne pourra stationner qu'à proximité d'une écluse et ne pourra être amarré qu'après avoir traversé cette écluse.

Il n'y aura d'exception :

1° Que pour le bief de partage, compris entre la 11e et la 12 écluse, où le stationnement pourra avoir lieu à proximité d'un pont ou du souterrain;

2° Que pour les bateaux qui seront arrivés au lieu de leur chargement ou de leur déchargement.

ART. 9. Tout bateau devra être amarré du côté opposé au chemin de halage et le plus près possible du bord du canal.

Sont seuls exceptés les bateaux en train de chargement ou de déchargement, pour autant que chacun d'eux soit éclairé d'une manière convenable et au gré des agents préposés à la surveillance du canal.

ART. 10. Dans aucun cas il n'est permis de placer deux ou plusieurs bateaux de front.

ART. 11. Tout bateau devra porter, à l'arrière, le numéro qui lui a été donné par l'administration des domaines pour la perception des droits de navigation. Ces chiffres, peints à l'huile, seront bien apparents et auront au moins une hauteur régulière de $0^m,08$.

ART. 12. Lorsque plusieurs bateaux à charge ou à vide se trouveront à la fois à proximité d'une écluse, soit d'un côté de celle-ci, soit simultanément des deux côtés, la préférence pour le passage sera accordée de manière à obtenir la plus grande économie possible de dépense d'eau.

ART. 13. Les bateaux montant à charge ou à vide tiendront la droite du canal; ceux des-

avantageuse. La marche des bateaux s'est trouvée considérablement accélérée, et la dépense qui a été la conséquence de cet essai est demeurée bien au-dessous de l'accroissement de recettes qui en est également résulté.

Mû par ces considérations, le Gouvernement s'est arrêté à l'idée de renouveler cet essai. Désirant d'ailleurs que l'essai fût cette fois tout à fait con-

---

rendant, la gauche, c'est-à-dire, le côté du chemin de halage. Ils ne pourront se dépasser dans leur marche, à moins d'autorisation spéciale. Toutefois, les bateaux à vide pourront devancer ceux à charge dans les parties droites des biefs.

Art. 14. Tout batelier sera tenu, aux abords des écluses et ponts, de ralentir le mouvement de son bateau, pour prévenir tout choc contre les ouvrages d'art. Il en sera de même à l'approche d'un bateau en marche ou amarré.

Art. 15. Toute avarie causée par le choc d'un bateau contre les écluses et autres ouvrages d'art sera constatée par procès-verbal, le dommage sera réparé aux frais du batelier, et le bateau sera retenu jusqu'au remboursement des dépenses, à moins que le batelier ne consigne le montant présumé des frais indiqués au susdit procès-verbal.

Art. 16. Les dommages que les bateaux pourraient s'occasionner mutuellement, par une rencontre ou par un choc, restent à la charge du batelier qui les aura occasionnés.

Art. 17. Il est expressément défendu de naviguer avec des bateaux dont la plus grande largeur dépasserait $2^{m},00$.

Art. 18. Tout bateau exposé par vétusté ou autrement à un danger notoire de submersion, sera immédiatement arrêté dans sa marche et amarré du côté opposé au halage, à l'endroit à désigner par un éclusier ou un autre agent du service du canal. Le déchargement du bateau, s'il est reconnu nécessaire, devra commencer immédiatement, faute de quoi les agents du service du canal feront procéder à cette opération aux frais du conducteur ou propriétaire du bateau.

Art. 19. Tout bateau coulé bas sera relevé ou tiré de l'eau par le propriétaire ou le conducteur, dans les 24 heures ; faute de quoi, il y sera procédé d'office, aux frais du propriétaire ou conducteur, à la diligence de l'administration du canal.

Il en sera de même du relevage et du repêchage des marchandises et de tous autres objets qui seraient restés au fond de l'eau.

Le conducteur ou le propriétaire d'un bateau coulé bas sera tenu de le faire éclairer, dans la soirée, au moyen de deux lanternes placées, l'une à l'arrière du bateau, et l'autre à l'avant; sinon il y sera pourvu d'office, aux frais du propriétaire.

Art. 20. Les frais résultant des mesures d'office prescrites aux deux articles qui précèdent, seront payés immédiatement par le conducteur du bateau ; sinon le bateau et la marchandise seront retenus jusqu'à remboursement.

Si, dans le délai à fixer par notre Ministre des Travaux Publics, ces frais ne sont pas payés, le propriétaire du bateau sera poursuivi devant les tribunaux, pour être contraint à effectuer ce payement.

Art. 21. Pour autant que les lois n'aient pas déterminé de peines particulières qui y soient applicables, les contraventions aux dispositions du présent arrêté seront punies des peines comminées par l'art. 1er de la loi du 6 mars 1818.

Art. 22. Les dispositions des règlements antérieurs qui ne sont point abrogées par celles qui précèdent, continueront à sortir leur effet.

Art. 23. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié par la voie du *Moniteur*, et demeurera constamment affiché dans les bureaux de perception, les maisons pontonnières et autres bâtiments dépendant du canal.

Donné a Laeken, le 11 décembre 1846.

LÉOPOLD.

Par le Roi:

Le Ministre des Travaux Publics, De Bavay.

chuant, il a décidé que cette mesure serait appliquée à partir du 1er octobre 1847 jusqu'au 1er avril 1848, c'est-à-dire à partir de l'époque à laquelle s'effectuent d'ordinaire les approvisionnements de combustible (1).

---

(1) LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu notre arrêté du 28 juin 1833, portant règlement de police et de navigation du canal de Charleroy à Bruxelles;

Vu notre arrêté du 21 mars dernier, adoptant diverses dispositions réglementaires additionnelles, relativement à la police et à la navigation de ce canal;

Vu notre arrêté du 11 décembre 1846, qui a autorisé provisoirement et à titre d'essai, jusqu'au 1er avril 1847, la navigation pendant la soirée sur le même canal;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1er. Dans les moments de grande activité, la navigation pourra, du 1er octobre 1847 au 1er avril 1848, avoir lieu pendant la soirée sur le canal de Charleroy à Bruxelles.

Art. 2. Dans ce cas, la marche des bateaux sera prolongée de trois heures au delà de l'heure fixée pour la fermeture de la navigation par le règlement précité du 28 juin 1833.

Art. 3. Les écluses, les ponts, l'entrée et la sortie du souterrain, ainsi que les passages qui pourraient présenter quelques dangers ou difficultés, seront éclairés par les soins du Gouvernement.

Art. 4. La navigation du soir n'est pas obligatoire; cependant tout bateau qui cessera sa marche aux heures ordinaires perdra son tour de file.

Art. 5. Les bateaux qui navigueront pendant la soirée devront être éclairés, aux frais du conducteur ou du propriétaire.

La lanterne à placer à l'avant du bateau sera conforme au modèle adopté par notre Ministre des Travaux Publics, et devra présenter une lumière rouge dans la direction vers Bruxelles, et une lumière verte dans la direction vers Charleroy.

Art. 6. Indépendamment de l'éclairage dont il est parlé à l'article précédent, les conducteurs des bateaux devront être munis de falots, qu'ils allumeront dans les cas urgents.

Art. 7. Les bateaux en train de chargement ou de déchargement qui, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 3 de notre arrêté du 21 mars 1847, seront amarrés du côté du chemin de halage, devront, pendant la soirée, aux heures de navigation, être éclairés d'une manière convenable et au gré des agents préposés à la surveillance du canal.

Art. 8. Le conducteur ou le propriétaire d'un bateau coulé bas sera tenu de le faire éclairer, dans la soirée, pendant les heures de navigation, au moyen de deux lanternes placées, l'une à l'arrière du bateau et l'autre à l'avant; sinon il y sera pourvu d'office, aux frais du propriétaire.

Art. 9. La navigation pendant la soirée est assujettie à toutes les dispositions réglementaires adoptées par nos arrêtés des 28 juin 1833 et 21 mars 1847, pour autant toutefois que celles qui précèdent n'y dérogent point.

Art. 10. A moins que les lois n'aient déterminé des peines qui y soient spécialement applicables, les contraventions aux dispositions du présent arrêté seront punies des peines comminées par l'article 1er de la loi du 6 mars 1818.

Art. 11. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié par la voie du *Moniteur* et demeurera constamment affiché dans les bureaux de perception, les maisons pontonnières et autres bâtiments dépendant du canal.

Donné à Bruxelles, le 28 septembre 1847.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

Frère-Orban.

La somme de 8,000 fr. demandée pour les frais de la navigation du soir est destinée au payement de la dépense d'éclairage des ponts et écluses et des salaires des ouvriers préposés à cet éclairage.

Des arrêtés royaux des 21 mars et 28 septembre 1847 sont venus, par l'adoption de dispositions réglementaires additionnelles, compléter le règlement de police et de navigation du 28 juin 1833 (1).

---

(1) LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu notre arrêté du 28 juin 1833, portant règlement de police et de navigation du canal de Charleroy à Bruxelles;

Vu notre arrêté du 11 décembre 1846, qui a autorisé provisoirement et à titre d'essai, jusqu'au 1er avril 1847, la navigation pendant la soirée sur ce canal;

Considérant que ce dernier arrêté a mis en vigueur certaines dispositions réglementaires auxquelles il conviendrait de donner un caractère permanent;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Les dispositions réglementaires suivantes, mises en vigueur par notre arrêté du 11 décembre 1846, continueront à sortir leur effet, et seront considérées comme faisant partie du règlement de police et de navigation du canal de Charleroy à Bruxelles :

Art. 1er. Sauf les cas de force majeure, aucun batelier ne pourra arrêter la marche de son bateau avant les heures fixées pour la fermeture de la navigation.

Art. 2. Aucun bateau ne pourra stationner qu'à proximité d'une écluse, et ne pourra être amarré qu'après avoir traversé cette écluse.

Il n'y aura d'exception :

1° Que pour le bief de partage, compris entre la onzième et la douzième écluse, où le stationnement pourra avoir lieu à proximité d'un pont ou du souterrain;

2° Que pour les bateaux qui seront arrivés au lieu de leur chargement ou de leur déchargement.

Art. 3. Tout bateau devra être amarré du côté opposé au chemin de halage et le plus près possible du bord du canal.

Sont seuls exceptés les bateaux en train de chargement ou de déchargement.

Art. 4. Dans aucun cas, il n'est permis de placer deux ou plusieurs bateaux de front.

Art. 5. Tout bateau devra porter, à l'arrière, le numéro qui lui a été donné par l'administration des domaines pour la perception des droits de navigation. Ces chiffres, peints à l'huile, seront bien apparents et auront au moins une hauteur régulière de huit centimètres.

Art. 6. Lorsque plusieurs bateaux à charge ou à vide se trouveront à la fois à proximité d'une écluse, soit d'un côté de celle-ci, soit simultanément des deux côtés, la préférence pour le passage sera accordée de manière à obtenir la plus grande économie possible de dépense d'eau.

Art. 7. Les bateaux montant, à charge ou à vide, tiendront la droite du canal, ceux descendant, la gauche, c'est-à-dire le côté du chemin de halage. Ils ne pourront se dépasser dans leur marche, à moins d'autorisation spéciale. Toutefois, les bateaux à vide pourront devancer ceux à charge dans les parties droites des biefs.

Art. 8. Tout batelier sera tenu, aux abords des écluses et ponts, de ralentir le mouvement de son bateau, pour prévenir tout choc contre les ouvrages d'art.

Il en sera de même à l'approche d'un bateau en marche ou amarré.

Art. 9. Toute avarie causée par le choc d'un bateau contre les écluses et autres ouvrages d'art sera constatée par procès verbal; le dommage sera réparé aux frais du batelier, et le

bateau sera retenu jusqu'au remboursement des dépenses, à moins que le batelier ne consigne le montant présumé des frais indiqués au susdit procès-verbal.

ART. 10. Les dommages que les bateaux pourraient s'occasionner mutuellement, par une rencontre ou par un choc, resteront à la charge du batelier qui les aura occasionnés.

ART. 11. Il est expressément défendu de naviguer avec des bateaux dont la plus grande largeur dépasserait $2^{m},60$.

ART. 12. Tout bateau exposé, par vétusté ou autrement, à un danger notoire de submersion, sera immédiatement arrêté dans sa marche, et amarré du côté opposé au halage, à l'endroit à désigner par un éclusier ou un autre agent du service du canal. Le déchargement du bateau, s'il est reconnu nécessaire, devra commencer immédiatement ; faute de quoi, les agents du service du canal feront procéder à cette opération aux frais du conducteur ou propriétaire du bateau.

ART. 13. Tout bateau coulé bas sera relevé ou tiré de l'eau par le propriétaire ou le conducteur, dans les 24 heures; faute de quoi, il y sera procédé d'office, aux frais du propriétaire ou conducteur, à la diligence de l'administration du canal.

Il en sera de même du relevage et du repêchage des marchandises et de tous autres objets qui seraient restés au fond de l'eau.

ART. 14. Les frais résultant des mesures d'office prescrites aux deux articles qui précèdent, seront payés immédiatement par le conducteur du bateau ; sinon le bateau et la marchandise seront retenus jusqu'à remboursement.

Si, dans le délai à fixer par notre Ministre des Travaux Publics, ces frais ne sont pas payés, le propriétaire du bateau sera poursuivi devant les tribunaux, pour être contraint à effectuer ce payement.

ART. 15. Pour autant que les lois n'aient pas déterminé de peines particulières qui y soient applicables, les contraventions aux dispositions du présent arrêté seront punies des peines comminées par l'art. 1er de la loi du 6 mars 1818.

ART. 16. Les dispositions des règlements antérieurs qui ne sont point abrogées par celles qui précèdent continueront à sortir leur effet.

ART. 17. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié par la voie du *Moniteur* et demeurera constamment affiché dans les bureaux de perception, les maisons pontonnières et autres bâtiments dépendant du canal.

Donné à Bruxelles, le 21 mars 1847.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

DE BAVAY.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu notre arrêté du 28 juin 1833, portant règlement de police et de navigation du canal de Charleroy à Bruxelles ;

Vu notre arrêté du 21 mars dernier, adoptant diverses dispositions réglementaires additionnelles, relativement à la police et à la navigation du même canal ;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Les deux dispositions qui suivent sont adoptées, pour faire partie du règlement de police et de navigation du canal de Charleroy à Bruxelles :

ART. 1er. Tout bateau naviguant en remonte sera tenu, après avoir traversé l'écluse n° 54,

Produits.

Le canal de Bruxelles à Charleroy a produit, du 11 octobre 1832, jour de son ouverture, au 31 décembre de la même année . . fr. 121,668 85

Id.	en 1833 . . .	536,317 48
Id.	en 1834 . . .	609,074 45
Id.	en 1835 . . .	686,351 48
Id.	en 1836 . . .	886,092 57
Id.	en 1837 . . .	918,726 95
Id.	en 1838 . . .	836,457 40
Id.	en 1839 . . .	1,027,968 10
Id.	en 1840 . . .	1,044,101 82
Id.	en 1841 . . .	1,320,794 22
Id.	en 1842 . . .	1,339,588 94
Id.	en 1843 . . .	1,369,282 63
Id.	en 1844 . . .	1,277,200 86
Id.	en 1845 . . .	1,568,572 79
Id.	en 1846 . . .	1,367,391 48

La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à. . . 1,192,212 97

La recette de 1848 est évaluée à. 1,583,022 45

SERVICE DE L'ESCAUT.

ART. 11. — Somme demandée : fr. 42,788-60.

La somme de fr. 42,788-60 demandée pour le service de l'Escaut, présente une majoration de fr. 23,774-60 sur le crédit alloué au budget de 1847.

La somme demandée se répartit ainsi qu'il suit :

1° Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale fr.	7,000 00
2° Travaux d'entretien ordinaire dans la province de Hainaut.	10,000 00
3° Construction de deux ponts de halage.	600 00
4° Construction d'une digue pour mettre une partie du territoire de la commune de Laplaigne à l'abri des inondations. . .	25,188 60
Total. . . .	42,788 60

ART. 2. Par dérogation au § 1er de l'art. 2 de notre arrêté du 21 mars 1847, les bateaux pourront stationner et s'amarrer dans le 48me bief, à proximité du pont dit de *la Porte-au-Bois*, à Hal.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié par la voie du *Moniteur*, et demeurera constamment affiché dans les bureaux de perception, les maisons pontonnières et autres bâtiments dépendant du canal.

Donné à Bruxelles, le 28 septembre 1847.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

FRÈRE-ORBAN.

L'entreprise de l'entretien ordinaire de l'Escaut dans la Flandre orientale, adjugée pour un terme de trois années à partir du 1er mai 1845, viendra à prendre fin le 1er mai 1848. La somme de 7,000 fr., demandée pour cet entretien au projet de budget de l'exercice 1848, représente le montant de l'estimation de ce travail.

La somme de 10,000 fr., destinée à pourvoir à l'exécution des travaux ordinaires d'entretien de l'Escaut dans la province de Hainaut, est égale au crédit alloué pour cet objet au budget de 1847.

Le halage étant interrompu le long du bas Escaut par des criques ou ruisseaux naturels, l'on se propose d'établir deux ponts de halage pour la construction desquels une somme de 600 fr. est demandée.

A chaque grande crue des eaux de l'Escaut, la commune de Laplaigne, située sur la rive droite du fleuve, au point où il entre sur le territoire belge, est exposée à des inondations désastreuses, qui s'étendent sur une très grande superficie de terres de cette commune, et envahissent parfois de nombreuses habitations.

La position calamiteuse de cette localité, position d'autant plus fâcheuse, qu'une fois recouvertes par les eaux, les terres de la commune de Laplaigne ne peuvent être asséchées qu'avec une extrême lenteur, à cause du peu de pente qu'elles offrent vers la rivière, a appelé l'attention toute spéciale du Gouvernement.

Les études qui ont été faites par l'administration des ponts et chaussées, conjointement avec l'administration communale, ont fait reconnaître que le moyen le plus efficace pour préserver des inondations la partie du territoire de la commune de Laplaigne, à laquelle elles sont nuisibles, serait de la protéger par une forte digue.

La somme de fr. 25,188-60 demandée au projet de budget de 1848 est destinée à l'établissement, aux frais de l'État, de cette digue dont l'entretien demeurera une charge communale.

La commune de Laplaigne s'est chargée de l'acquisition des terrains sur lesquels doit être assise la digue projetée. La dépense à faire de ce chef, estimée approximativement à la somme de 17,000 fr., sera supportée par la commune à laquelle d'ailleurs un subside de 8,000 fr. a été promis sur les fonds alloués au budget de 1846.

Un arrêté royal du 2 août 1847 détermine les dispositions qui régiront à l'avenir la police et la navigation de l'Escaut dont l'administration a été reprise par l'État, aux termes de la loi du 31 décembre 1838 (1).

---

(1) LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant qu'aux termes de la loi du 31 décembre 1838, l'État a repris l'administration de l'Escaut;

Vu l'ordonnance du mois d'août 1669, sur la police des eaux et forêts ;

Vu l'arrêté du 19 ventôse an VI, concernant l'établissement et la police des moulins et autres ouvrages d'art sur les rivières ;

Vu la loi du 29 floréal an X, relative aux contraventions en matière de grande voirie ;

Vu le décret du 4 prairial an XIII, ordonnant la publication, en Belgique, de l'art. 7, titre 28, de l'ordonnance du mois d'août 1669 ;

Vu la loi du 6 mars 1818 ;

Vu l'art. 538 du Code civil ;

Vu l'art. 67 de la Constitution ;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

La police et la navigation de l'Escaut seront, à l'avenir, régies par les dispositions suivantes :

TITRE PREMIER.

Police des bords et du lit de la rivière.

ART. 1er. Les propriétaires et fermiers des héritages aboutissant à l'Escaut laisseront, le long de la rivière, les chemins et francs-bords déterminés par les décrets du 4 prairial an XIII et du 22 janvier 1808. Il leur est expressément défendu d'exécuter, le long de la rivière, des travaux, des plantations, d'y faire des abaissements, coupures ou excavations, ou d'y placer des terres, briques, pierres, fumiers et autres objets qui pourraient gêner la circulation.

ART. 2. Les plantations, clôtures ou autres empêchements qui auraient été établis contrairement aux dispositions rappelées à l'art. 1er, seront enlevés dans les six mois de la publication du présent règlement.

ART. 3. Ceux qui voudront bâtir ou planter le long des chemins et francs-bords de l'Escaut seront tenus d'en demander, au préalable, l'autorisation et de se conformer aux alignements qui leur auront été prescrits.

ART. 4. Personne ne pourra, sans autorisation préalable de l'autorité compétente, placer des pilotages, fascinages, aqueducs ou buses dans les rives de l'Escaut, ou y pratiquer des escaliers, rampes, abreuvoirs ou autres travaux, de quelque nature que ce puisse être.

ART. 5. Il est défendu de jeter, placer ou laisser couler ou tomber dans la rivière, des immondices, terres, pierres, graviers, décombres ou autres objets qui pourraient en encombrer le lit.

ART. 6. Lorsque ceux qui ont droit de pêcher dans la rivière y auront posé des piquets, perches ou pieux pour fixer leurs filets, ils devront les en retirer en levant leurs filets.

ART. 7. Les propriétaires ou locataires des terres ou prairies bordant les deux rives de l'Escaut seront tenus de poser et d'entretenir en bon état des planches d'une épaisseur convenable, de $0^m,45$ de largeur et garnies de garde-fous, pour le passage des haleurs de bateaux, sur les fossés ou canaux qui débouchent dans la rivière. Les propriétaires qui ont déjà construit ou qui construiraient, par la suite, des ponceaux, aqueducs ou buses, sur les fossés ou canaux traversant les francs bords, seront tenus de les entretenir en bon état.

ART. 8. Ceux qui ont droit de tenir sur l'Escaut des bacs ou barques de passage, seront obligés de construire, aux deux rives, des têtes en charpente ou en fascinages, avec des escaliers convenables, afin d'empêcher les dégradations et les éboulements des bords.

ART. 9. Il est défendu d'apporter le moindre dommage aux digues, chemins de halage, écluses, ponts, aqueducs et autres ouvrages placés sur ou le long de l'Escaut.

TITRE II.

Police de la navigation.

ART. 10. Le tirant d'eau des bateaux naviguant sur le haut Escaut, en amont de l'écluse dite *du Chaudron*, à Gand, ne pourra dépasser $1^m,80$ en été et $2^m,10$ en hiver.

La saison d'été commencera le 1er avril et celle d'hiver le 1er novembre.

Art. 11. Les chargements devront être réglés de manière que le milieu des coursives (*gang-boorden*) s'élève, pour les bateaux chargés de chaux, à 0m,20 au moins au-dessus de l'eau, et, pour tous autres bateaux, à 0m,11.

Art. 12. *Il* est interdit de charger ou décharger les bateaux, sans autorisation préalable, ailleurs qu'aux quais ou bassins destinés à cet usage.

Les propriétaires des bateaux en chargement ou en déchargement dans la ville de Tournay, seront tenus de les placer aux endroits qui leur seront désignés par les préposés de l'administration, de manière à ne point entraver la remonte et la descente des autres bateaux.

Il est défendu de placer aucun bateau, soit chargé, soit à vide, à moins de 200 mèt. en amont de l'écluse d'Antoing et de la grande écluse de Tournay, et à moins de 100 mèt. en aval de chacune desdites écluses.

Art. 13. Aucun bateau ne pourra être laissé au milieu de la rivière. Les bateaux en stationnement devront être placés contre l'un des bords, de manière à ne pas gêner le passage des autres bateaux, et les mâts devront y être abaissés.

Art. 14. Pendant les grandes crues, l'administration pourra exiger qu'aucun bateau venant de France ne s'arrête à la frontière; qu'aucun bateau ne sorte du canal d'Antoing pour entrer dans l'Escaut, et qu'aucun bateau ne stationne entre Audenarde et l'écluse de Bramgaten, à Gand.

Les ordres qui seront donnés à cet effet aux bateliers seront ponctuellement observés. Si, dans les mêmes circonstances, il est jugé nécessaire d'interdire aux bateaux le passage par les écluses d'Antoing, de Tournay et d'Audenarde, les bateliers respecteront cette interdiction, pendant tout le temps qu'elle existera.

Art. 15. Au passage des écluses et ponts, les bateliers devront avoir soin de ne pas laisser leurs ancres hors des bords, soit à la proue, soit à la poupe.

Les conducteurs des bateaux portant des vergues ou des antennes seront tenus d'attacher ces pièces, de manière qu'elles ne dépassent pas les bords du bateau.

Art. 16. Il est défendu de laisser tomber, de jeter dans les écluses ou sur les ponts des immondices, pierres, décombres ou autres objets propres à y occasionner des dommages ou des embarras.

Tous les dégâts ou dommages quelconques faits par les bateliers aux ouvrages d'art seront constatés par procès-verbaux; le dommage sera réparé aux frais du batelier et le bateau sera retenu jusqu'au remboursement des dépenses, à moins que le batelier en consigne le montant présumé des frais indiqués au susdit procès-verbal.

Art. 17. Tous les bateaux devront baisser leurs voiles à la distance de 400 mèt. des écluses ou ponts.

Art. 18. Les bateaux ne pourront entrer en pleine marche dans les écluses; on devra les arrêter aux abords de ces ouvrages et les tirer ensuite pour les faire passer.

Art. 19. Depuis une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant son lever, le passage des bateaux aux écluses est interdit.

Art. 20. Les bateaux descendant la rivière laisseront toujours le côté du chemin de halage à ceux qui remontent.

Ceux qui auront des mâts fixes céderont toujours le côté du chemin de halage aux barques employées au transport des voyageurs.

Art. 21. Les bateaux appartenant à l'État ou à l'usage des autorités et agents de l'administration tiendront toujours le côté du chemin de halage, soit en descendant, soit en remontant la rivière.

Art. 22. Il est défendu d'attacher plus de deux bateaux à la suite l'un de l'autre; les bateaux, autres que ceux du canal de Charleroy, ne pourront jamais être attachés latéralement.

Art. 23. Les flottes ne pourront naviguer ni avant le lever, ni après le coucher du soleil.

Leurs conducteurs seront obligés, pendant la nuit, d'y placer, à l'avant et à l'arrière, une lanterne à vive lumière.

Art. 24. Les bateliers seront tenus de laisser, tant de jour que de nuit, au moins une personne sur leur bateau, à l'effet de soigner qu'il ne se détache pas, par le courant ou le choc d'autres bateaux.

Art. 25. Les bateliers ne pourront attacher les bateaux aux écluses, ponts, estacades, brise-glace, etc. ; ils sont tenus de les amarrer aux pieux et anneaux destinés à cet usage.

Art. 26. La manœuvre des écluses, ponts, aqueducs, etc., appartient exclusivement aux préposés nommés à cet effet par l'administration ; il est défendu à toutes autres personnes d'exécuter ce travail ou d'empêcher les préposés de l'administration de s'y livrer.

Cependant les bateliers ou leurs ouvriers seront tenus, s'ils en sont requis, d'aider les éclusiers dans les manœuvres qu'ils doivent exécuter dans l'intérêt de la navigation.

Art. 27. Lorsque les bateliers approcheront des écluses, ils déclareront aux éclusiers leurs noms, les noms, tonnages et chargements de leurs bateaux et exhiberont, à la première réquisition des éclusiers, leurs lettres de jauge.

Ces préposés tiendront, outre le registre du mouvement de la navigation, une note desdites déclarations, afin de laisser passer chaque bateau d'après l'ordre de son inscription, en ayant soin toutefois que la remonte et la descente ne se fassent pas dans le même moment.

Il est interdit aux bateliers de passer avant leur tour ou de marcher, soit en remonte, soit en descente, pendant que d'autres bateaux marcheront en sens contraire.

Les flottes ne passeront jamais qu'après le dernier bateau.

Les barques ou bateaux appartenant à l'État ou à l'usage des autorités et agents de l'administration passeront toujours les premiers.

Art. 28. Les bateliers ne pourront laisser leurs bateaux dans les bassins des écluses que pendant le temps strictement nécessaire au passage. Les éclusiers auront le droit de les en faire sortir.

Art. 29. Si les capitaines ou conducteurs des bateaux arrêtés dans la rivière, dans les bassins ou devant les quais de déchargement, refusent de se placer aux endroits et de la manière qui leur sont indiqués par les préposés de l'administration, ces derniers, après trois sommations verbales, couperont les cordes d'amarrage, feront placer les bateaux dans un endroit convenable et dresseront procès-verbal contre les récalcitrants.

Art. 30. Lesdits employés auront le droit de retenir les bateaux prémentionnés pendant le temps nécessaire à la rédaction de leur procès-verbal ; les autres préposés aux écluses et aux ponts seront tenus de les aider dans l'exécution de cette mesure.

TITRE III.

Police des usines.

Art. 31. Pendant les jours qui ne sont pas consacrés à la navigation ou à la décharge des eaux provenant des crues extraordinaires, l'eau de l'Escaut pourra être utilisée par les usines.

Pendant les jours de navigation, lorsqu'il y aura excédant d'eau, l'administration accordera également aux usines l'autorisation de disposer de cet excédant.

Elle fera aussi en sorte que les blanchisseries soient pourvues d'eau, lorsque les manœuvres nécessaires à cet effet pourront se pratiquer sans inconvénient.

Art. 32. Les propriétaires ou exploitants d'usines devront se conformer aux ordres de chômage qui leur seront donnés par les ingénieurs ou les conducteurs des ponts et chaussées. Ces ordres seront, au besoin, exécutés à l'intervention des agents de la force publique.

Art. 33. Les propriétaires des usines entretiendront constamment en bon état les éclusettes communiquant à l'Escaut; les vannes seront parfaitement étanchées et bien fermées, afin de prévenir toute perte d'eau nécessaire à la navigation.

Produits.

L'Escaut a produit en 1840	fr.	54,896 16
Id. en 1841		57,731 15
Id. en 1842		66,486 26
Id. en 1843		81,256 44
Id. en 1844		90,525 22
Id. en 1845		112,403 17
Id. en 1846		94,472 44
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à . . .		71,686 86
La recette de 1848 est évaluée à.		96,118 39

Art. 34. Lorsque, dans l'intérêt de la navigation ou pour d'autres causes, on fera chômer les usines établies, à Gand, sur l'Escaut, le moulin dit *de Bramgaten* pourra, par exception et en vertu d'une autorisation spéciale, continuer son travail, si la chose est reconnue nécessaire pour assurer, dans une proportion convenable, la mouture des grains destinés aux approvisionnements de la ville.

TITRE IV.

Pénalités. — Mode de constater les contraventions. — Poursuites.

Art. 35. Pour autant que les lois n'aient pas déterminé de peines qui y soient spécialement applicables, les contraventions aux dispositions du présent règlement seront punies des peines comminées par l'art. 1er de la loi du 6 mars 1818.

Art. 36. Les parents sont responsables pour leurs enfants, et les maîtres pour leurs domestiques ou ouvriers.

Art. 37. Les contraventions seront constatées par les agents des ponts et chaussées, de la gendarmerie et des polices locales. Leurs procès-verbaux devront être affirmés, dans les 48 heures, devant le bourgmestre ou l'un des échevins du lieu de la contravention, ou devant le juge de paix du ressort.

Art. 38. Les autorités locales des communes riveraines de l'Escaut, la gendarmerie et tous autres officiers de la force publique seront tenus, étant à ce requis, de prêter main-forte pour l'exécution des dispositions contenues dans le présent règlement.

Art. 39. En tant qu'elles y sont applicables, les dispositions qui précèdent régiront les branches de l'Escaut correspondant aux écluses de Saint-Liévin, des Cinq-Vents, de la porte de Bruxelles, de Bramgaten, du Chaudron et du Pas, à Gand, ainsi que les dérivations ou canaux de décharge d'Antoing, d'Eyne, de Melsen, de la Rivierette, de Zwarte-Koppensbeke et de Zwynaerde.

Art. 40. Toutes dispositions antérieures concernant la police et la navigation de l'Escaut sont rapportées, en tant qu'il y est dérogé par le présent arrêté.

Art. 41. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Paris, le 2 août 1847.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

De Bavay.

SERVICE DE LA LYS.

ART. 12. — Somme demandée : 29,300 fr.

La somme demandée pour le service de la Lys s'élève à 29,300 fr. et présente une réduction de 16,628 fr. sur le crédit alloué au budget de l'exercice 1847.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Travaux ordinaires dans la Flandre occidentale	fr.	17,300
2° Travaux ordinaires dans la Flandre orientale		12,000
Total. .	fr.	29,300

La somme de 17,300 fr. demandée au projet de budget de 1848, pour l'entretien ordinaire de la partie de la Lys, comprise dans la Flandre occidentale, est égale au crédit alloué de ce chef au budget de 1847.

L'entreprise de l'entretien ordinaire de la Lys dans la Flandre orientale, adjugée pour un terme de trois années à partir du 1er mai 1845, viendra à prendre fin le 1er mai 1848. La somme de 12,000 fr. demandée pour cet entretien au projet de budget de 1848, est égale au montant de l'estimation de cette entreprise.

Produits.

La Lys a produit en 1840.	fr.	56,264 98
Id. en 1841.		51,719 59
Id. en 1842.		58,880 55
Id. en 1843.		56,049 21
Id. en 1844.		54,959 47
Id. en 1845.		66,187 62
Id. en 1846.		64,406 54
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à. . . .		61,830 73
La recette de 1848 est évaluée à		78,951 04

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

ART. 13. Somme demandée : 220,000 fr.

L'allocation demandée pour le service de la Meuse, dans les provinces de Liége et de Namur, est la même que celle qui figure au budget de 1847.

La somme demandée se répartit de la manière suivante :

1° Entretien et travaux ordinaires aux chemins de halage. fr.	20,000	00
2° Travaux d'amélioration	200,000	00
Total . . . . fr.	220,000	00

Les travaux d'entretien ordinaire de la Meuse, dans la province de Liége, ont été adjugés, en 1847, moyennant une somme de 9,950 fr.

L'entretien ordinaire de ce fleuve, dans la province de Namur, a absorbé, pendant le même exercice, une somme de 21,000 fr.

La somme de 20,000 fr., demandée au projet de budget de l'exercice 1848, est destinée à pourvoir à l'exécution des travaux d'entretien de la Meuse, tant dans la province de Liége que dans la province de Namur.

Le tableau suivant indique la répartition du crédit alloué au budget de 1847 pour le service de la Meuse dans les provinces de Liége et de Namur.

EXERCICE 1847.

Crédit alloué, chap. II, art. 14 du budget . . . . . fr.	220,000	00

Sommes payées ou engagées.

1° Établissement de 15 anneaux d'amarre à Liége . . . fr.	210	00
2° Construction d'une partie de route de halage sur la rive gauche du fleuve, entre Hastières et Waulsort	159,000	00
3° Établissement de six pieux d'amarre à Liége	150	00
4° Établissement de trois jetées d'enrochement aux îles d'Andenne et de Caton	7,819	00
5° Réparation du chemin de halage à Rorive	390	00
6° Travaux de draguage à l'aval de l'île d'Andenne	2,721	35
7° Établissement d'un port au confluent de la Meuse et de la Sambre, à Namur.	84,000	00
8° Travaux d'entretien dans la province de Liége	9,950	00
9° Part de l'État dans les frais de réparation des garde-corps du quai d'Avroy et du rivage Ste-Véronique, à Liége . .	354	02
10° Déplacement et achèvement de la jetée de la troisième des passes de Huy	9,472	50
11° Extraction de pierres du lit du fleuve	561	10
12° Entretien dans la province de Namur	21,000	00
13° Exhaussement de la partie d'aval de la jetée de Tailfer . .	4,051	36
14° Travaux supplémentaires aux jetées en construction à l'aval de l'île de Chaupenet.	2,509	55
15° Établissement d'un chemin de halage et d'un port au droit des usines métallurgiques d'Engis	14,974	00
Total . . . . fr.	317,162	88

Ce tableau établit que les engagements pris et les sommes payés dépassent de fr. 97,162-88 le montant du crédit alloué au budget de 1847.

C'est en tenant compte de cette différence, que le Gouvernement s'est réservé d'imputer sur le crédit demandé au projet de budget de 1848, jusqu'à concurrence des sommes respectives de 73,140 et de 25,000 fr., la dépense résultant de la construction de la route de halage d'Hastières à Waulsort et du port en voie d'exécution à Namur, au confluent de la Meuse et de la Sambre.

Les projets dont l'indication suit, n'attendent que l'allocation du crédit nécessaire à leur exécution pour être offerts en adjudication publique :

1° Établissement d'une jetée d'enrochement en tête des îles Grétry; rechargement du chemin de halage et régularisation de la berge en cet endroit . . . . . fr.	7,000
2° Établissement d'une jetée d'enrochement en tête de l'île de la Plante.	9,000
3° Exhaussement de deux parties de chemin de halage à l'amont et à l'aval de la passe d'Anseremme	16,000
4° Établissement d'une jetée d'enrochement en tête de l'île de Sclayn et rechargement du chemin de halage au même endroit . . .	7,500
5° Établissement de trois jetées aux îles Androssart et Douvreaux. .	15,700
6° Établissement d'un chemin de halage sur l'île d'Anhée	34,000
7° Barrage du bras de droite de l'île d'Yvoir et transformation du bras de gauche en passe navigable.	38,000
8° Établissement d'une passe artificielle longeant la rive gauche à Fidevoye et d'un chemin de halage sur la même rive	48,000
9° Barrage du bras de droite des îles de Godinne et transformation du bras de gauche en passe navigable.	45,000
10° Établissement d'une jetée pour réunir toutes les eaux d'étiage vers la rive gauche, au droit des villages de Rivière et de Burnot; approfondissement de la partie de la rivière comprise entre cette jetée et la rive gauche; détournement de ruisseaux et construction d'un chemin de halage au même endroit. . .	64,000
Total. . . . . fr.	284,200

Les travaux dont mention précède ne pouvant vraisemblablement s'exécuter qu'en deux campagnes, la dépense à résulter de leur exécution pourra être répartie sur les exercices 1848 et 1849.

Après être longtemps demeurée à l'état d'essai, la navigation à vapeur sur la Meuse peut aujourd'hui être considérée comme étant assurée en toute saison, par les hautes eaux comme par les eaux d'étiage. Le Gouvernement a compris que le moment était venu de réglementer ce service. Un arrêté royal

du 8 août 1847 a fixé les dispositions de police spéciales qui doivent, à l'avenir, régir l'exploitation des services de bateaux à vapeur sur la Meuse (1).

---

(1) LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant qu'il y a lieu de régler, par des dispositions spéciales, l'exploitation des services de bateaux à vapeur sur la Meuse ;

Vu notre arrêté du 3 novembre 1841, portant règlement de police et de navigation sur la Meuse ;

Vu notre arrêté du 15 novembre 1846, concernant l'établissement et la surveillance des chaudières et machines à vapeur ;

Vu la loi du 6 mars 1818 ;

Vu l'art. 67 de la Constitution ;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1er. Nul ne pourra établir de service de bateaux à vapeur sur la Meuse, sans en avoir préalablement obtenu du Département des Travaux Publics l'autorisation qui fixera les conditions de la concession. Cette autorisation sera accordée sous les conditions déterminées par le présent arrêté.

Art. 2. Les propriétaires de bateaux à vapeur seront tenus de se conformer aux dispositions de l'arrêté royal du 15 novembre 1846, concernant l'établissement et la surveillance des chaudières et machines à vapeur, ainsi qu'à celles du règlement de police et de navigation de la Meuse du 3 novembre 1841.

Art. 3. Le local de l'appareil moteur sera séparé des salles des passagers par des cloisons en planches, très solidement construites, et entièrement revêtues d'une doublure en feuilles de tôle, à recouvrements, d'un millimètre d'épaisseur au moins.

Le sol et les parois intérieures du local où l'on fait la cuisine devront être également revêtus en tôle.

Art. 4. Les soutes à charbon devront être isolées et séparées du foyer et des chaudières, de manière que le feu ne puisse jamais s'y communiquer.

Il devra être ménagé, autour des soutes, un espace, afin que l'air y puisse circuler facilement.

Art. 5. Lorsque les cheminées seront à bascule sans contre-poids, il sera établi sur le pont de chaque bateau, et d'une manière solide, un support destiné à soutenir la cheminée lorsqu'on est obligé de la baisser pour passer sous les ponts.

Art. 6. Le pont de chaque bateau devra être garni de garde-corps ou bastingues, dont la lisse devra être à une hauteur suffisante pour la sûreté des passagers.

Art. 7. Les tambours qui, de chaque côté du bateau, envelopperont les roues, seront munis de gardes en fer descendant assez près de la surface de l'eau pour empêcher les embarcations de s'engager dans les palettes de ces roues.

Art. 8. Une ligne de flottaison sera tracée en couleur tranchante sur les flancs du bateau, vers les hanches et les joues, par les soins et aux frais du propriétaire, et d'après les indications de l'administration.

Art. 9. Chaque bateau à vapeur devra être muni d'un canot de sauvetage, dont la longueur ne pourra être moindre de 4 mèt. et la largeur de 1m,60.

Ce canot sera suspendu au bateau ou conduit à la traîne.

Dans le premier cas, il devra être préalablement constaté qu'il est disposé de manière à être instantanément mis à l'eau au besoin.

Il y aura à bord une bouée de sauvetage en liége, du poids de 10 à 15 kilog., suspendue à l'arrière, et une hache en bon état, à portée du timonier.

Il y aura également dans chaque bateau une boîte fumigatoire, pour qu'on puisse, au besoin, administrer des secours aux personnes qui seraient retirées de l'eau en état d'asphyxie.

Cette boîte devra être conforme à celles qui sont employées pour l'administration des secours publics aux asphyxiés.

Art. 10. Les bateaux à vapeur seront pourvus de deux ancres et de cordes d'amarre suffisantes.

Ces ancres devront constamment être disposées pour être mouillées immédiatement au besoin.

Art. 11. Il devra y avoir, en tout temps, à bord de chaque bateau, un registre dont toutes les pages seront cotées et paraphées par le gouverneur de l'une des provinces traversées, et sur lequel les passagers auront la faculté de consigner leurs observations, en ce qui concerne la marche du bateau, les avaries ou accidents quelconques, et la conduite de l'équipage.

Ce registre devra être représenté chaque fois que les autorités provinciales ou communales l'exigeront.

Les agents des ponts et chaussées chargés du service de la Meuse auront la faculté de se faire représenter ce registre quand bon leur semblera.

Art. 12. Dans chaque salle où se tiennent les passagers, il sera placé un tableau indiquant:

1° La durée moyenne des voyages, tant en montant qu'en descendant, en ayant égard à la hauteur des eaux ;

2° Le temps durant lequel le bateau devra stationner aux différents lieux déterminés pour les embarquements ;

3° Le nombre maximum des passagers qui pourront être reçus dans le bateau ;

4° La faculté qu'ont les passagers de consigner leurs observations sur le registre prescrit par l'article précédent ;

5° Les lieux de départ et d'arrivée et ceux où les bateaux touchent en route ;

6° Les prix des places.

Une copie du permis de navigation délivré par le Département des Travaux Publics, et des dispositions du présent règlement seront en outre affichées dans les salles où se tiennent les passagers.

Art. 13. Les prix des places et du transport des marchandises devront être soumis à l'approbation du Département des Travaux Publics.

Ces prix ne pourront jamais être changés sans son assentiment.

Art. 14. Les prix des places comprendront l'embarquement et le débarquement des voyageurs aux points intermédiaires et déterminés entre les stations où les bateaux font escale.

Art. 15. Il y aura toujours, à bord de chaque bateau à vapeur destiné à recevoir des passagers :

1° Un capitaine ;

2° Des hommes d'équipage en nombre suffisant ;

3° Un mécanicien ;

4° Un ou plusieurs chauffeurs.

Art. 16. Le capitaine est responsable du maintien du bon ordre et de la police à bord de son bateau.

Il commande les hommes de l'équipage et est chargé de la direction du bateau.

Art. 17. Le mécanicien est chargé de la surveillance et de la conduite de l'appareil moteur ; il veillera notamment avec le plus grand soin à ce que l'alimentation des chaudières se fasse bien et compense, à chaque instant, la dépense de la vapeur et toutes les pertes d'eau, afin qu'en aucun cas les parois des chaudières ne puissent rougir.

Il dirigera les chauffeurs.

Le mécanicien et les chauffeurs devront, chacun en ce qui le concerne, observer, pour la conduite des machines et celle du feu, toutes les mesures de précaution prescrites par les lois, les arrêtés royaux et les instructions ministérielles sur la matière.

Art. 18. Les bateaux à vapeur ne pourront opérer leur départ qu'aux heures fixées par le Département des Travaux Publics.

On ne pourra faire sonner la cloche qu'un quart d'heure seulement avant le départ.

Art. 19. Tout embarquement ou débarquement de voyageurs dans les ports se fera au moyen d'un petit pont jeté du bateau sur le quai, et garni de rampes des deux côtés.

Dans le cas où, le quai se trouvant d'avance occupé par des bateaux à vapeur, un nouveau bateau ne pourrait y avoir de place et serait obligé de se ranger le long d'un autre bateau, celui-ci sera tenu de souffrir le passage des voyageurs, et ce passage s'effectuera au moyen d'un pont semblable à celui dont il vient d'être parlé, jeté d'un bateau sur l'autre.

L'usage de simples planches est formellement interdit.

Art. 20. Les capitaines devront ralentir la marche de leurs bateaux, lorsqu'ils passeront soit près des points sur lesquels des bateaux ou trains se trouveraient réunis ou garés, soit à côté de bateaux en cours de navigation.

La marche devra de même être ralentie lorsque les bateaux passeront auprès de travaux en construction dans la rivière, et les capitaines seront tenus de se conformer aux mesures que les agents des ponts et chaussées chargés du service de la Meuse jugeraient nécessaire de leur prescrire, soit pour la conservation des travaux, soit dans l'intérêt de la navigation ou de la sûreté des voyageurs.

Art. 21. Les capitaines des bateaux à vapeur feront sonner la cloche à l'approche des ponts, des chenaux et des ports de débarquement.

Ils feront également sonner la cloche dans les passes où la rencontre de deux bateaux pourrait occasionner des accidents.

Art. 22. Toutes les fois que, durant le trajet, le capitaine d'un bateau à vapeur aura à prendre ou à débarquer des voyageurs, il devra faire cesser entièrement le jeu des roues.

Art. 23. Lorsque deux bateaux à vapeur, allant en sens inverse, viendront faire escale sur le même point, le bateau descendant devra prendre le large, et le bateau montant devra tenir le côté du point d'abordage.

Art. 24. Quand deux bateaux à vapeur, allant dans le même sens, se rapprocheront, celui qui sera en avant devra serrer le chenal de navigation à droite, et celui qui sera en arrière devra serrer le chenal à gauche.

Art. 25. Lorsqu'un bateau à vapeur rencontrera en route un train montant ou des bateaux avalant, tirés par des chevaux, il devra prendre le bord opposé au chemin de halage.

Art. 26. Il est expressément défendu de surcharger les soupapes de sûreté et de faire fonctionner la machine sous une pression supérieure à celle indiquée dans le permis de navigation, notamment pour chercher à gagner de vitesse à l'approche d'un autre bateau.

Art. 27. Les capitaines sont tenus de déclarer aux autorités locales des points de départ et d'arrivée, après chaque voyage, tous les faits parvenus à leur connaissance qui pourraient intéresser la sûreté de la navigation, ainsi que les accidents ou les contraventions qui seraient de nature à être constatés par des procès-verbaux.

Art. 28. Au moment du départ et de l'arrivée des bateaux à vapeur, les fonctionnaires chargés de la police pourront se faire représenter le registre prescrit par l'art. 11 du présent règlement. Ils s'assureront de la présence à bord du capitaine, du mécanicien et des chauffeurs : enfin, ils vérifieront si le bateau n'est pas surchargé de manière à faire plonger la ligne de flottaison.

Art. 29. Les propriétaires ou capitaines de bateaux à vapeur ne pourront se prévaloir du

permis de navigation qui leur aura été délivré pour se refuser à se conformer aux mesures de sûreté que les autorités locales jugeraient utile de leur prescrire afin de compléter le régime de précautions sur toute la ligne de navigation.

Art. 30. Tout propriétaire de bateau à vapeur devra, lorsqu'il en sera requis, suspendre son service, pour que l'autorité fasse les visites qu'elle jugerait nécessaires dans l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 31. Aucun bateau à vapeur ne pourra être employé à un autre service que celui pour lequel il aura été autorisé, à moins d'une nouvelle permission spéciale.

Art. 32. Lorsque, pendant la gelée, les débâcles et le débordement de la Meuse, le service des bateaux à vapeur se trouvera forcément suspendu, les propriétaires de ces bateaux seront tenus de pourvoir au transport des voyageurs dans le cas où, sur les routes parallèles à la Meuse, il n'y aurait point de services de messageries établis.

Art. 33. Les propriétaires de bateaux à vapeur seront tenus de charger gratuitement, sur l'invitation de l'administration, des dépêches du Gouvernement, en cas d'insuffisance des moyens ordinaires de la poste aux lettres.

Art. 34. Tout bateau à vapeur venant d'un autre pays, avec un permis de navigation, sera soumis aux visites que l'administration belge croira devoir ordonner, à l'effet de s'assurer si toutes les conditions imposées par le permis de navigation sont exécutées, et pour imposer, de plus, toutes celles qu'elle jugera nécessaires.

Art. 35. Préalablement à la mise en activité des bateaux à vapeur, les propriétaires de ces bateaux fourniront, à la satisfaction de l'administration, une caution personnelle, qui sera obligée envers l'État jusqu'à concurrence de la somme qui sera fixée par le permis de navigation.

L'acte de cautionnement sera passé devant notaire, et une copie en sera remise au gouverneur de la province où le siége de l'exploitation se trouve établi, pour être adressée au Département des Travaux Publics avant que le service ne commence.

Art. 36. Si, par suite, il y avait des motifs de regarder comme insuffisante la caution déjà fournie, le propriétaire du bateau a vapeur pourra être tenu d'en présenter une nouvelle à l'agréation de l'administration.

Il devra, sous peine d'une suspension ou d'une suppression entière du service, satisfaire, dans le délai d'un mois, à l'invitation qui lui sera adressée à cet égard.

Art. 37. Les propriétaires des services de bateaux à vapeur qui existent actuellement sur la Meuse seront tenus d'adresser au gouverneur de la province où se trouve le siége de leur exploitation respective, dans un délai de trois mois, à compter du jour de la publication du présent règlement, une déclaration portant qu'ils se soumettent à toutes les dispositions qu'il renferme.

En outre, cette déclaration, qui sera transmise au Département des Travaux Publics, indiquera :

1° Les noms et prénoms du propriétaire du bateau, ainsi que le lieu de son domicile;

2° Les heures qu'il se propose d'adopter à l'avenir pour les départs de son bateau des différents lieux d'embarquement;

3° Le service que le bateau dessert;

4° Le nombre des passagers qui peuvent être reçus dans son bateau;

5° Les prix des places et du transport des marchandises;

6° La somme à concurrence de laquelle la caution à fournir, en exécution de l'art. 35, s'engagera envers l'État.

Art. 38. Les propriétaires de services de bateaux à vapeur actuellement en activité sur la Meuse seront tenus de satisfaire au vœu de l'art. 35 précité, endéans un mois après qu'ils auront fait la déclaration dont il vient d'être parlé.

Produits.

La Meuse a produit en 1840	fr.	65,800 00
Id. en 1841		76,500 00
Id. en 1842		85,900 62
Id. en 1843		101,251 65
Id. en 1844		62,188 95
Id. en 1845		63,994 55
Id. en 1846		74,065 10
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à . . .		59,860 04
La recette de 1848 est évaluée à		79,746 27

Service de la Meuse dans la province de Limbourg.

Art. 14. — Somme demandée : 150,000 fr.

La somme de 150,000 fr. demandée pour le service de la Meuse dans la province de Limbourg, est inférieure de 55,800 fr. au crédit alloué au budget de 1847.

Elle se répartit comme suit :

1° Entretien de la rive gauche en aval de Maestricht		50,000
2° Travaux de défense à la même rive en amont de Maestricht .		100,000
Total. . .	fr.	150,000

Art. 39. Indépendamment de la faculté réservée à l'administration de retirer les permis de navigation, suivant les circonstances, à raison des accidents causés ou des imprudences habituellement commises par l'équipage ou le propriétaire du bateau à vapeur, les contraventions aux dispositions du présent règlement seront punies des peines comminées par l'art. 1er de la loi du 6 mars 1818, pour autant que les lois n'aient pas déterminé de peines qui y soient spécialement applicables.

Art. 40. Les contraventions seront constatées par les agents des ponts et chaussées, de la gendarmerie et des polices locales. Leurs procès-verbaux devront être affirmés, dans les 48 heures, devant le bourgmestre ou l'un des échevins de l'une des communes riveraines de la Meuse.

Art. 41. Les autorités locales des communes riveraines de la Meuse, la gendarmerie et tous autres officiers de la force publique, seront tenus, étant à ce requis, de prêter main forte pour l'exécution des dispositions contenues dans le présent règlement.

Art. 42. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 8 août 1847.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

De Bavay.

Les travaux de défense de la rive gauche de la Meuse, en aval de la ville de Maestricht, pourront être soldés au moyen du crédit alloué au budget de 1847. Toute cette rive se trouvera donc, à la fin de l'année 1847, à l'état d'entretien dont l'Etat aura à supporter la dépense, sauf en ce qui concerne les ouvrages, exécutés en 1847, qui, aux termes du cahier des charges, demeureront une charge de l'entreprise pendant l'année 1848.

L'expérience a démontré que partout où des ouvrages de défense ont été exécutés, le lit de la rivière s'est approfondi.

Cette circonstance, bien que favorable à la navigation, pourrait devenir nuisible à la stabilité des ouvrages si cet approfondissement dépassait certaines limites et s'il n'était pourvu à leur maintien en place, par des travaux de consolidation à exécuter au pied des bermes.

L'entretien des ouvrages ou de la rive dont il est ici question, se subdivise ainsi en entretien ordinaire et en entretien extraordinaire ou de consolidation.

On présume que l'entretien de la rive gauche de la Meuse en aval de Maestricht, qui mesure une longueur de 47,100 mèt., pourra être convenablement effectué moyennant une somme de . . . . . fr.	30,000
Les travaux de consolidation pourront s'élever à	15,000
L'amélioration du chemin de halage à	5,000
Total égal à la somme demandée. . . .	50,000

La somme demandée de 100,000 fr. suffira pour compléter la défense de la Meuse en amont de Maestricht, comme elle l'a été en aval de cette ville.

Toute la rive gauche de la Meuse bordant la province de Limbourg pourra, dès lors, être soumise au régime de l'entretien ordinaire.

Service de la Dendre.

Art. 15. — Somme demandée : 10,700 fr.

La somme demandée pour le service de la Dendre s'élève à 10,700 fr. et présente une réduction de 1,369 fr. sur le crédit alloué au budget de 1847.

La somme demandée se répartit de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale . . fr.	7,000
2° Travaux d'entretien ordinaire dans la province de Hainaut . .	3,000
3° Exhaussement d'une diguette près de l'écluse d'Idegem . . .	700
Total. . . fr.	10,700

L'entreprise de l'entretien ordinaire de la Dendre dans la Flandre orientale,

adjugée pour un terme de 3 ans, à partir du 1er mai 1845, viendra à prendre fin le 1er mai 1848. La somme de 7,000 fr. demandée pour cet entretien au projet de budget de l'exercice 1848 est égale au montant de l'estimation de ce travail.

L'entretien de cette rivière, dans la province de Hainaut, a été entrepris, en 1847, pour une somme de 2,660 fr. On demande de ce chef une somme de 3,000 fr. au projet de budget de 1848, c'est-à-dire le montant de l'estimation des travaux à entreprendre.

La diguette près de l'écluse d'Idegem est souvent débordée en hiver, ce que, dans l'intérêt des propriétés riveraines, il conviendrait d'empêcher. Une somme de 700 fr. est demandée pour l'exhaussement de cette diguette.

Produits.

La Dendre a produit en 1841.	fr.	22,637 12
Id. en 1842.		22,423 24
Id. en 1843.		18,582 56
Id. en 1844.		19,600 52
Id. en 1845.		22,840 17
Id. en 1846.		25,538 44
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à		17,658 19
La recette de 1848 est évaluée à		23,149 00

SERVICE DU RUPEL.

ART. 16. — Somme demandée : 110,540 fr.

La somme demandée au projet de budget de 1848 offre une réduction de 1,460 fr. sur le crédit alloué au budget de 1847.

La différence entre le montant du crédit alloué au budget de 1847 pour le service du Rupel et le montant de la somme demandée au projet de budget de l'année 1848 provient de ce qu'une somme de 1,460 fr., qui servait à rétribuer un agent de l'administration des ponts et chaussées, préposé à la surveillance des travaux qui s'exécutent à ce cours d'eau, a été reportée à l'article du projet de budget spécialement destiné à rétribuer le personnel.

La somme de 110,540 fr. demandée au projet de budget de 1848 est destinée à pourvoir à la continuation des travaux d'amélioration du Rupel.

Il importait de mettre un terme aux empiétements et aux autres entreprises qui pouvaient avoir pour effet de modifier, d'une manière préjudiciable à la navigation et aux propriétés riveraines, le régime des eaux du Rupel.

Un arrêté royal du 18 juillet 1847 est en conséquence venu réglementer la police de ce cours d'eau (1).

---

(1) LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant qu'il importe de mettre un terme aux empiétements et autres entreprises qui peuvent avoir pour effet de modifier, d'une manière préjudiciable à la navigation et aux propriétés riveraines, le régime des eaux du Rupel;

Vu l'ordonnance du mois d'août 1669, sur la police des eaux et forêts;

Vu l'arrêté du 19 ventôse an VI, concernant l'établissement et la police des moulins et autres ouvrages d'art sur les rivières;

Vu la loi du 29 floréal an X, relative aux contraventions en matière de grande voirie;

Vu le décret du 4 prairial an XIII, ordonnant la publication, en Belgique, de l'art. 7, titre XXVIII, de l'ordonnance du mois d'août 1669;

Vu la loi du 6 mars 1818;

Vu l'art. 538 du Code civil;

Vu l'art. 67 de la Constitution;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1er. Il est défendu de former aucun dépôt de terre ou d'autres matières, de pratiquer aucune tranchée ou d'effectuer aucun déblai, de battre des pieux, enfoncer des piquets, établir des clayonnages, exécuter aucun enrochement en pierres ou briquaillons, ni aucun ouvrage en fascinages, charpente, maçonnerie ou autre, et d'effectuer aucune plantation ni aucun semis quelconque dans le lit ou sur les bords du Rupel, sans une autorisation spéciale.

Art. 2. Il est défendu de jeter dans la rivière ou de déposer le long de ses bords des gravois, terres, pierres, bois ou autres objets quelconques, si ce n'est aux endroits désignés pour servir de ports, de rivages ou d'embarcadères; de faire quoi que ce soit qui puisse occasionner des dégradations aux digues ou aux autres ouvrages de la rivière; d'y faire des tranchées ou des excavations; d'y planter des pieux, pilots ou perches, soit pour amarrer les bateaux, soit dans tout autre but.

Art. 3. Il est enjoint à quiconque aurait formé un dépôt de terre ou d'autres matières, battu des pieux, enfoncé des piquets, formé un enrochement en pierres ou briquaillons, exécuté un clayonnage ou un fascinage, enfin établi, soit en charpente, soit en maçonnerie, soit de toute autre manière, un ouvrage quelconque dans le lit ou sur les bords du Rupel, sans en avoir, au préalable, obtenu l'autorisation, ou ne se serait pas exactement conformé aux clauses et conditions auxquelles l'autorisation d'exécuter de semblables ouvrages aurait été accordée, de faire immédiatement enlever ces objets ou ouvrages et de rétablir les lieux dans leur précédent état.

Art. 4. Pour autant que les lois n'aient pas déterminé de peines qui y soient spécialement applicables, les contraventions aux dispositions du présent règlement seront punies des peines comminées par l'art. 1er de la loi du 6 mars 1818.

Art. 5. Les parents sont responsables pour leurs enfants, et les maîtres pour leurs domestiques et ouvriers.

Art. 6. Les contraventions seront constatées par les agents des ponts et chaussées, de la gendarmerie, et des polices locales. Leurs procès-verbaux devront être affirmés dans les 48 heures, devant le bourgmestre ou l'un des échevins du lieu de la contravention, ou devant le juge de paix du ressort.

Art. 7. Les autorités locales des communes riveraines du Rupel, la gendarmerie et tous

SERVICE DE LA DYLE ET DU DEMER.

ART. 17. — Somme demandée : 113,000 fr.

La somme demandée pour le service de la Dyle et du Demer est supérieure de 3,000 fr. au crédit alloué au budget de 1847.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien ordinaire. . . . . fr.	13,000
2° Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée du Demer	100,000
Total. . . . fr.	113,000

Dans le budget de 1847, le service du Rupel et celui d'entretien de la Dyle et du Demer sont compris dans un même article. Le projet de budget de 1848 rectifie ce qu'il y avait d'anormal dans ce mode de procéder. L'augmentation demandée du crédit n'est donc, ainsi que cela vient d'être dit, que de 3,000 fr. spécialement applicable aux travaux d'entretien. Cette majoration se justifie par cette considération que la dérivation de la Dyle en cours d'exécution à Malines, se trouvera à l'état d'entretien en 1848. En portant à 3,000 fr. la dépense à faire de ce chef, l'on suppose que les travaux n'exigeront que des réparations très ordinaires ; cette dérivation, qui a un développement de 2,500 mètres, comprend en effet deux ventilleries, trois ponts et deux aqueducs-siphons.

La somme de 100,000 fr. demandée pour les travaux à faire en vue d'obvier aux inondations de la vallée du Demer est égale au crédit alloué, pour cet objet, au budget de 1847. Elle est destinée à donner un commencement d'exécution aux travaux à entreprendre en amont d'Aerschot, et à faire face aux engagements déjà pris en ce qui concerne les ouvrages entrepris et à entreprendre entre Werchter et Aerschot, et à Malines, en conformité de la convention intervenue, le 20 octobre 1845, entre l'administration communale de Malines et le Département des Travaux Publics.

---

autres officiers de la force publique seront tenus, étant à ce requis, de prêter main forte pour l'exécution des dispositions contenues dans le présent règlement.

ART. 8. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Paris, le 18 juillet 1847.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

DE BAVAY.

Produits.

Le Demer a produit en 1841	fr.	3,777 16
id. en 1842		4,012 86
id. en 1843		5,746 70
id. en 1844		3,430 56
id. en 1845		2,826 98
id. en 1846		2,593 32
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à. . . .		2,469 54
La recette de 1848 est évaluée à.		2,983 08

TRAVAUX A FAIRE POUR OBVIER AUX INONDATIONS DE LA VALLÉE DE LA SENNE.

ART. 18. — Somme demandée : 29,450 fr.

La somme demandée pour le service de la Senne présente une réduction de 800 fr. sur le crédit alloué au budget de 1847.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Senne.	fr.	29,200
2° Loyer d'une maison pour loger l'éclusier de Vilvorde. .		250
Total.		29,450

La réduction de 800 fr. provient de ce que cette somme, qui servait à rétribuer un agent de l'administration des ponts et chaussées préposé à la surveillance des travaux qui s'exécutent à la Senne, a été reportée à l'article spécialement affecté au personnel.

La somme de 29,200 fr. demandée au projet de budget de 1848, est destinée à pourvoir à l'exécution des travaux d'élargissement du débouché de la Senne, sur divers points, en vue d'activer l'écoulement des eaux de cette rivière.

Par bail en date du 19 janvier 1843, la maison qui sert de logement à l'éclusier préposé à la manœuvre des ventilleries établies sur la Senne à Vilvorde, a été donnée en location à l'État pour la somme de 250 fr.

CANAUX DE GAND A OSTENDE.

ART. 19. — Somme demandée : fr. 96,584-58.

Développements.

La somme demandée pour le service des canaux de Gand à Ostende est de

fr. 1,500-42 inférieure au crédit alloué au budget de 1847. Elle se répartit de la manière suivante :

1° Entretien ordinaire dans la Flandre orientale	fr.	7,000 00
2° Entretien ordinaire dans la Flandre occidentale		21,700 00
3° Renouvellement du pont de Mariakerke		18,000 00
4° Rétablissement des talus au moyen de revêtements en briques		15,000 00
5° Dévasement de la partie dite *la Coupure* à Gand		8,000 00
6° Dévasement et approfondissement du bassin de Bruges. .		26,884 58
Total. . . .	fr.	96,584 58

Adjugée pour un terme de trois années à partir du 1er mai 1845, l'entreprise de l'entretien de la partie du canal de Gand à Bruges comprise dans la Flandre orientale viendra à prendre fin le 1er mai 1848. La somme de 7,000 fr. demandée au projet de budget de 1848 est égale à l'estimation qui a été faite de cet entretien.

Les travaux d'entretien de la partie du canal de Gand à Ostende comprise dans la Flandre occidentale ont été adjugés moyennant une somme annuelle de 21,700 fr., pour un terme de trois années, qui a pris cours le 1er juin 1846.

Le pont établi sur le canal de Gand à Bruges à Mariakerke se trouve dans un état de détérioration qui en exige le renouvellement en 1848.

Les revêtements en briques des digues du canal de Bruges à Ostende sont d'une absolue nécessité pour prévenir les éboulements des digues et même des débordements qui pourraient compromettre la sûreté du pays. Ce travail est la continuation de ce qui a été fait depuis nombre d'années.

L'atterrissement de la partie du canal de Gand à Bruges dite *la Coupure*, à Gand, a fait tant de progrès que la marche des bateaux commence à en être entravée. Une somme de 8,000 fr. est demandée pour le dévasement à effectuer de cette partie du canal.

En vue de permettre aux navires de commerce d'un fort tirant d'eau de se rendre à Bruges, le canal d'Ostende à Bruges a été porté à la profondeur de 4m,65, sur tout son parcours. Ce travail ne sera complet que par le dévasement et l'approfondissement du bassin de Bruges. Une somme de fr. 26,884-58 est demandée pour faire face à la part de l'État dans cette dépense.

Produits.

La recette effectuée pendant l'année 1843 s'élève à . . .	fr.	52,929 73
Id. id. 1844		50,364 73
Id. id. 1845		41,759 30
Id. id. 1846		32,046 78
La recette des huit premiers mois de 1847 s'élève à		16,041 78
La recette de 1848 est évaluée à.		25,588 56

Canal de Mons a Condé.

Art. 20. — Somme demandée : 28,284 fr.

Développements.

La somme demandée au budget de 1848 est égale au crédit alloué au budget de 1847.

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

1° Entretien ordinaire.	fr.	10,000
2° Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration. . . .		18,284
Total. . . .	fr.	28,284

L'entretien du canal de Mons à Condé a été adjugé, pour un terme de six et demie années, du 1er juillet 1845 au 31 décembre 1851.

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

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

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

La somme demandée pour les travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration est la même que celle qui a été affectée, en 1847, à cette catégorie de travaux. Elle doit s'appliquer aux renouvellements non prévus dans l'entretien ordinaire et à la construction de perrés pour consolider les talus de la cunette du canal et de la dérivation de la Haine.

Produits.

Le canal de Mons à Condé a produit en	1839. . . .	fr.	136,865	54
Id.	id. 1840.		160,017	01
Id.	id. 1841.		173,859	27
Id.	id. 1842.		177,862	01
Id.	id. 1843.		149,750	16
Id.	id. 1844.		164,053	98
Id.	id. 1845.		214,264	39
Id.	id. 1846.		190,918	42
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à . .			158,236	41
La recette de 1848 est évaluée à			223,534,03	(1)
Dans cette hypothèse, la part de l'État dans les produits du canal s'élèverait à			69,413	61

(1) Aux termes de la loi du 30 décembre 1843, en vertu de laquelle l'État a repris, à partir

SERVICE DU CANAL DE LA CAMPINE.

ART. 21. — Somme demandée : 83,000 fr.

Développements.

La somme de 83,000 fr., demandée au projet de budget de l'exercice 1848, présente une augmentation de 49,000 fr. sur le crédit alloué au budget de 1847.

Elle se répartit de la manière suivante :

1° Entretien des terrassements et des ouvrages d'art des 1re et 2e sections . . . . . fr.	65,000
2° Rechargement des digues en gravier.	8,000
3° Plantation des terrains compris entre les dépôts de sable et le canal ; plantation et semis de ces dépôts en genêts et en sapins. .	10,000
Total . . . . . fr.	83,000

Les travaux d'entretien et d'amélioration de la 1re section du canal de la Campine, ont été adjugés, en 1847, pour le terme d'une année, moyennant une somme de 11,900 fr.

Les travaux d'entretien et d'amélioration à exécuter à la 2e section du canal de la Campine, ont été adjugés, en 1847, pour le terme d'une année, moyennant une somme de 22,000 fr.

Indépendamment des travaux d'entretien proprement dits, les deux premières sections du canal de la Campine réclament l'exécution de travaux de consolidation et de parachèvement ; c'est à raison de cette nécessité qu'une somme de 65,000 fr. est demandée au projet de budget de 1848.

Une somme de 8,000 fr. est demandée pour le rechargement des digues en gravier, travail à entreprendre en vue de donner plus de consistance aux digues et de faciliter le halage.

Il est indispensable, si l'on veut éviter que la cunette du canal ne se remplisse de sable, que les terrains compris entre le canal et les dépôts de sable soient plantés et que ces dépôts soient eux-mêmes semés de genêts ou plantés de sapins; une somme de 10,000 fr est demandée pour ces semis et plantations.

---

du 1er janvier 1844, l'administration du canal de Mons à Condé, ainsi que de la Haine et de la Trouille, considérées comme moyens d'alimentation du canal, la part de l'État doit être, en 1848, de quatre dixièmes du montant des produits, après déduction d'une somme de 50,000 fr., présumée nécessaire à l'entretien et à l'administration du canal.

Produits.

Les droits de navigation perçus sur la 1re section du canal de la Campine, à partir du 22 août 1844, jour auquel elle a été livrée à la navigation, jusqu'à la fin de la même année, se sont élevés à . fr. 503 69
Les droits de navigation se sont élevés en 1845 à 1,981 94
Id. en 1846 à 3,795 26
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à 3,922 87
La recette de 1848 est évaluée à 6,614 56

SERVICE DU CANAL D'EMBRANCHEMENT VERS TURNHOUT.

ART. 22. — Somme demandée : 32,000 fr.

Développements.

La somme de 32,000 fr., demandée pour le service du canal d'embranchement vers Turnhout, est supérieure de 25,000 fr. au crédit alloué au budget de 1847.

Cette somme est destinée à faire face aux dépenses suivantes :

1° Entretien des terrassements et des ouvrages d'art. . . . fr. 9,000
2° Construction de perrés en maçonnerie de part et d'autre des ouvrages d'art 6,000
3° Construction d'un pont tournant sur la partie du canal comprise entre Ravels et Turnhout. 17,000
Total. . . . . fr. 32,000

Une somme de 9,000 fr., égale à celle allouée au budget de 1847, est demandée pour l'entretien des terrassements et des ouvrages d'art.

Il n'y a point, sur le canal d'embranchement vers Turnhout, de perrés qui raccordent les ouvrages d'art avec les berges. Dans l'intérêt de la conservation des ouvrages d'art, il serait utile d'effectuer ce travail pour l'exécution duquel une somme de 6,000 fr. est demandée.

Dans l'intérêt des communications avec la ville de Turnhout, il est nécessaire de construire un pont tournant sur la partie du canal d'embranchement comprise entre Ravels et Turnhout. Une somme de 17,000 fr. est demandée pour l'établissement de cet ouvrage d'art.

Produits.

Les droits de navigation sur le canal d'embranchement vers Turnhout se sont élevés en 1846 à. . . . . fr. 13 21
La recette des neuf premiers mois de 1847 s'élève à. 904 71
La recette de 1848 est évaluée à 1,000 00

SERVICE DE LA PETITE-NÈTHE CANALISÉE.

Art. 23. — Somme demandée : 67,000 fr.

Développements.

La somme demandée au projet de budget de l'exercice 1848 présente une augmentation de 7,000 fr. sur celle allouée au budget de 1847. Elle est destinée à faire face aux dépenses dont l'indication suit :

1° 3e annuité à payer à la province d'Anvers pour la reprise par l'État de la Petite-Nèthe canalisée	fr.	50,000
2° Travaux d'entretien ordinaire.		10,000
3° Travaux de dévasement.		3,000
4° Reconstruction de la passerelle de Helsendonck		1,500
5° Redressement des bajoyers de l'écluse n° 2.		2,500
Total. . . .	fr.	67,000

Une somme de 10,000 fr., égale au crédit alloué de ce chef en 1847, est demandée pour faire face à la dépense résultant de l'entretien ordinaire de la Petite-Nèthe canalisée.

Dans l'intérêt de la navigation il est indispensable de procéder au dévasement du plafond de la Petite-Nèthe; une somme de 3,000 fr. est demandée pour pourvoir à l'exécution de ce travail.

La passerelle de Helsendonck demande à être reconstruite; une somme de 1,500 fr. est demandée pour l'exécution de ce travail.

Une somme de 2,500 fr. est destinée à l'exécution du redressement des bajoyers de l'écluse n° 2 qui se trouvent dans une situation telle qu'il est indispensable d'y effectuer des réparations.

Produits.

Les droits de navigation sur la Petite-Nèthe canalisée, se sont élevés depuis le 1er juillet 1846, époque à laquelle l'État a fait la reprise de cette rivière jusqu'au 31 septembre 1847 inclusivement, à . . . . . fr. 54,213 54

SERVICE DU CANAL DE ZELZAETE A LA MER DU NORD.

ART. 24. — Somme demandée : 28,800 fr.

Développements.

La somme de 28,800 fr. demandée au projet de budget de 1848 est destinée à faire face aux dépenses suivantes :

1° Travaux d'entretien ordinaire.	fr.	19,800
2° Travaux d'amélioration		9.000
Total.	fr.	28,800

Les premiers travaux de la 2e section du canal de Zelzaete à la mer du Nord, sont à la veille d'être achevés ; une somme de 19,800 fr. est demandée pour leur entretien jusqu'à l'époque de l'achèvement complet de cette section.

La somme de 9,000 fr. demandée pour l'exécution de travaux d'amélioration se répartit de la manière suivante :

1° Construction d'une maison à proximité de l'écluse de Heyst, destinée au logement des aides-éclusiers.	fr.	4,000
2° Prolongement du pavage aux abords de l'écluse sur une surface de 1,000 mètres.		5,000
Total. . . .	fr.	9,000

La maison projetée est indispensable pour loger les aides-éclusiers à proximité de l'écluse où leur présence est constamment nécessaire pour assurer la garde et la manœuvre des écluses.

Le pavage projeté est des plus nécessaires pour rendre l'accès à l'écluse praticable et pour la conservation de la digue du Comte Jean.

Service du Moervaert.

Art. 25. — Somme demandée : 2,200 fr.

L'administration du Moervaert a été reprise par l'État, à partir du 1er juillet 1846, comme conséquence de la loi du 18 juin 1846 (art. 1er, § 2), qui a décrété le recreusement de ce canal, depuis Roodenhuys jusqu'à la naissance de la Durme à Spletterspul.

La somme de 2,200 fr. demandée au projet de budget de 1848 est destinée à pourvoir à l'entretien du Moervaert.

Service du canal de Nevele.

Art. 26. — Somme demandée : 660 fr.

L'administration du canal de Nevele a été reprise par l'État, à partir du 1er juillet 1846, comme conséquence de la loi du 18 juin 1846 (art. 1er, § 1er), qui a décrété la construction, entre Deynze et Schipdonck, d'un canal de dérivation des eaux de la Lys vers le canal de Gand à Bruges, canal de dérivation qui, dans quelques-unes de ses parties, doit se confondre avec le canal de Nevele.

La somme de 660 fr. demandée au projet de budget de 1848, est destinée à pourvoir à l'entretien du canal de Nevele.

Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'étude et de levée de plans, achat et réparation d'instruments.

Art. 27. — Somme demandée : 14,777 fr.

La somme demandée présente une réduction de 25,223 fr. sur le crédit alloué au budget de 1847. Le montant de cette réduction qui correspond au chiffre des traitements du personnel attaché aux études, a été transféré à l'article du projet de budget spécialement affecté à rétribuer le personnel de l'administration des ponts et chaussées.

Sur le montant du crédit alloué au budget de 1847 il a été imputé, indépendamment des dépenses de personnel :

1° Pour frais d'études de divers projets.	fr.	8,100
2° Travaux à la Petite-Nèthe en vue d'améliorer l'écoulement des eaux dans la traverse de Lierre		9,000
Total. .	fr.	17,100

Service des bacs et bateaux de passage.

Art. 28. — Somme demandée : 20,000 fr.

Développements.

La somme de 20.000 fr. demandée pour le service des bacs et bateaux de passage, est égale au crédit alloué au budget de 1847.

Produits.

Les bacs et bateaux de passage ont produit en 1842 . .	fr.	97,185 11
Id. en 1843 . . .		108,326 47
Id. en 1844 . . .		106,359 45
Id. en 1845 . . .		100,420 69
Id. en 1846 . . .		89,105 71
La recette des huit premiers mois s'élève à		65,917 98
La recette de 1848 est évaluée à		87,026 98

QUATRIÈME SECTION.

Ports et côtes.

Ports d'Ostende et de Nieuport, côte de Blankenberghe.

PORT D'OSTENDE.

ART. 29. — Somme demandée : 138,810 fr.

L'allocation demandée est de fr. 56,676-06 supérieure au crédit alloué au budget de 1847.

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

1° Entretien de l'avant-port;

2° Entretien de l'arrière-port et des écluses de Slykens;

3° Entretien des écluses du bassin de commerce.

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

Les travaux dont la dépense est, en entier, à la charge de l'État, sont les travaux d'entretien de l'avant-port d'Ostende.

Les travaux qui incombent, par moitié, à l'État et à la province, sont les travaux d'entretien de l'arrière-port d'Ostende et des écluses de Slykens.

L'entretien des écluses du bassin de commerce est, par moitié, à la charge de l'État et de la ville d'Ostende.

La charge d'entretien des différents ouvrages dont l'énumération précède, a été ainsi réglée par un arrêté du Roi des Pays-Bas, du 6 juin 1821.

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

1° Entretien de l'avant-port	fr.	39,300
2° Entretien de l'arrière-port et des écluses de Slykens		3,700
3° Entretien des écluses du bassin de commerce		450
A reporter. . . .	fr.	43,450

Report. . . . fr.	45,450
4° Reconstruction des murs en ailes de l'écluse de chasse, dite *Française*	16,760
5° Réparations de dégâts qui peuvent survenir aux ouvrages du port, par suite d'ouragans	4,000
6° Reconstruction du pont de piétons	1,800
7° Renouvellement d'une paire de portes de flot de la grande écluse de Slykens	5,500
8° Renouvellement d'une paire de portes de flot de la petite écluse de navigation à Slykens	1,800
9° Renouvellement d'une paire de portes d'ebbe de la grande écluse de navigation à Slykens	5,500
10° Renouvellement du musoir de l'estacade d'est, sur 27 mètres de longueur	60,000
Total . . . . . fr.	158,810

L'entretien de l'avant-port d'Ostende a été adjugé, pour un terme de six années, qui a pris cours le 1er juin 1845, moyennant une somme annuelle de 59,500 fr., qui doit être en totalité payée par l'État.

L'entretien de l'arrière-port d'Ostende et des écluses de Slykens a été adjugé, pour un terme de six années, qui a pris cours le 1er juin 1845, moyennant une somme annuelle de 7,400 fr., qui doit être payée, par moitié, par l'État et par la province.

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

La reconstruction des deux murs en ailes de l'écluse de chasse dite *Française*, du côté du bassin de retenue, présente un caractère d'urgence qui ne permet point d'en ajourner l'exécution au delà de 1848. Une somme de 16,700 fr. est demandée pour ce travail.

Une somme de 4,000 fr. est demandée pour pourvoir à l'exécution des réparations urgentes qui seraient la conséquence d'ouragans éventuels.

Le pont de piétons situé vis-à-vis du bâtardeau nord de l'ouvrage à couronne devra nécessairement être reconstruit. Une somme de 1,800 fr. est demandée pour pourvoir à cette dépense.

Pour assurer le service des écluses de Slykens, il est indispensable de renouveler une paire de portes de flot de la grande écluse, une paire de portes d'ebbe de la même écluse, et une paire de portes de flot de la petite écluse de navigation. Ces renouvellements doivent être exécutés à frais communs par l'État et la province.

L'état de délabrement du musoir de l'estacade d'est, sur une longueur de

27 mèt., devenant plus grand de jour en jour, on a jugé de toute nécessité de demander une somme de 60,000 fr. destinée au renouvellement de ce musoir.

Port de Nieuport.

Art. 30. — Somme demandée : 25,655-01.

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

On demande, pour les travaux du port de Nieuport, une somme de fr. 25,655-01. Elle est supérieure de fr. 4,299-68 au crédit alloué au budget de 1847, et est répartie de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien	fr.	15,355 55
2° Entretien de la nouvelle écluse		600 00
3° Parachèvement du plancher de halage sur l'estacade de la jetée d'est		5,300 00
4° Enlèvement d'un banc existant entre l'écluse de chasse et la nouvelle écluse		1,735 54
5° Enlèvement d'un banc existant devant le quai d'échouage.		1,655 54
6° Exhaussement d'une partie de la digue de mer en face du fort dit *Viervoet*		1,035 00
Total. .	fr.	25,655 01

L'entretien ordinaire du port de Nieuport a été adjugé, pour un terme de six années, qui a pris cours le 1er juin 1845, moyennant une somme annuelle de 25,000 fr., dont deux tiers doivent être payés par l'État et un tiers par la province. Une somme de 600 fr. est demandée pour pourvoir à l'entretien de la nouvelle écluse de navigation établie au port de Nieuport.

La continuation du plancher de halage sur l'estacade de la jetée d'est, est indispensable au halage des navires à leur entrée dans le port et pour faciliter cette entrée dans les gros temps. Le travail du parachèvement est estimé à la somme de 7,950 fr.; la part de l'État s'élèverait à 5,300 fr.

Un banc de vase existe entre l'écluse de chasse et la nouvelle écluse; il en existe également un en face du quai d'échouage. L'enlèvement de ces deux bancs est indispensable. La dépense résultant de ce travail doit être supportée pour deux tiers par l'État et un tiers par la province. Les sommes de fr. 1,735-54 et de fr. 1,655-54 demandées au projet de budget de 1848 représentent la part de l'État.

Une somme de 1,035 fr. est demandée pour pourvoir à l'exhaussement d'une partie de la digue de mer à l'ouest du chenal, depuis le fort dit *Viervoet*

jusqu'à la rencontre des dunes. Cette dépense doit être supportée pour deux tiers par l'État et pour un tiers par la province.

Côte de Blankenberghe.

Art. 31. — Somme demandée : fr. 87,690-49.

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

La partie défendue de la côte de Blankenberghe est divisée en deux sections.

La 1re section s'étend de Wenduyne jusqu'au fortin de Blankenberghe, et comprend 20 jetées et 21 épis.

La 2e section s'étend du fortin de Blankenberghe jusqu'à Heyst, et comprend 50 jetées et 57 épis.

La somme de fr. 87,690-49, demandée pour le service de la côte de Blankenberghe, se répartit de la manière suivante :

1° Travaux d'entretien.	fr.	79,900 00
2° Prolongement en mer de la jetée n° 1 de la 1re section . .		7,790 49
Total.	fr.	87,690 49

Les travaux d'entretien de la côte de Blankenberghe, depuis Wenduyne jusqu'à Heyst, ont été adjugés pour un terme de six années, à partir du 1er avril 1844, moyennant une somme annuelle de 79,900 fr.

On se propose d'effectuer, pendant le bail d'entretien de six années, le prolongement en mer des six jetées, portant les nos 12, 13 et 20 de la 1re section, et les nos 1, 2 et 3 de la 2e section, formant ensemble une longueur de prolongement de 300 mèt.

Les jetées nos 12, 13 et 20 de la 1re section de la côte de Blankenberghe ont été prolongées en 1844, 1845 et 1846.

La somme de fr. 7,790-49, demandée au budget de 1848, est destinée à l'exécution des travaux de prolongement de la jetée n° 1 de la 1re section.

Phares et fanaux.

Art. 32. — Somme demandée : 750 fr.

La somme demandée pour le service des phares et fanaux est inférieure de 1,050 fr. au crédit alloué au budget de 1847.

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

CINQUIÈME SECTION.

Personnel du service des ponts et chaussées.

ART. 33. — PERSONNEL DU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES INGÉNIEURS ET CONDUCTEURS ADJOINTS A CE CORPS.

Somme demandée : 589,244 fr.

ART. 34. — PERSONNEL DÉFINITIF DES SURVEILLANTS, GARDES-PONTS A BASCULE, ÉCLUSIERS, PONTONNIERS ET AUTRES AGENTS SUBALTERNES DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Somme demandée : fr. 421,788-25.

Depuis plusieurs années les Chambres ont exprimé le désir de voir concentrer en allocations globales la dépense de personnel du service des ponts et chaussées, dépense qui se trouvait répartie sur une foule d'articles du budget, sur des fonds spéciaux, et aussi sur les budgets des provinces.

Ce n'est pas sans quelque raison, je me plais à le reconnaître, que l'honorable rapporteur du budget de l'année dernière, a qualifié de chaos, cette division à l'infini d'une dépense qui par son homogénéité exige une concentration qui permette d'en apprécier l'importance d'un seul coup d'œil.

Frappé de la justesse de ces observations et tenant avant tout à faire connaître aux Chambres la vérité en toutes choses, j'ai voulu que le projet de budget de l'exercice 1848 présentât dans ses allocations, pour le service des ponts et chaussées, une division bien tranchée entre les dépenses destinées aux travaux et celles de personnel, j'ai voulu que l'on sût pertinemment quelle charge incombe au trésor du chef du personnel de ce service, sans qu'il pût rester à personne une arrière-pensée sur l'imputation de dépenses de personnel sur d'autres allocations que celles qui y seront spécialement affectées par la loi du budget.

La réunion des dépenses de personnel qui font l'objet des art. 33 et 34 du projet de budget, a été opérée en prenant pour base les allocations du budget de l'exercice 1847 et les imputations sur les fonds spéciaux pour travaux, admises en liquidation par la Cour des Comptes.

Les documents qui ont servi à établir ces chiffres sont beaucoup trop volumineux pour être publiés à l'appui de ces développements.

Toutefois, ils seront mis à la disposition de la section centrale, si elle le juge utile.

J'ai cru pouvoir me borner à donner ici le résumé de ces documents et des calculs qui ont servi à la formation des deux chiffres précités :

ART. 33. — PERSONNEL DU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES INGÉNIEURS ET CONDUCTEURS ADJOINTS A CE CORPS.

Somme demandée : 589,244 fr.

Cette somme se compose :

N° 1. De l'allocation portée au budget de l'exercice 1847 (chapitre II, art. 46) pour le personnel du corps des ponts et chaussées (déduction faite de la somme de 12,000 fr. pour les jurys d'examen et les voyages des élèves de l'école du génie civil, dépense qui fait l'objet d'un article spécial au projet de budget de l'exercice 1848.) fr. 443,100 00

N° 2. Du déficit que présente cette allocation en calculant, pour 1848, les charges actuellement existantes 19,000 00

Ce déficit provient :

A. De ce qu'une somme de . . . . . fr. 8,700
a été retranchée de l'allocation demandée au budget de l'exercice 1847. Cette somme était rigoureusement indispensable pour faire face à la dépense du personnel tel qu'il se trouvait composé au 1er janvier 1847. Ce fait pourra être prouvé, au besoin, par la production des états de situation permanente du personnel.

B. De ce qu'un ingénieur de 2e classe, en congé à l'étranger, est rentré au service de l'État. . 4,400

C. De ce que trois conducteurs, dont les traitements étaient payés précédemment sur divers fonds spéciaux, ont été placés en service ordinaire; de sorte que ces traitements ont dû être reportés sur l'allocation pour le personnel des ponts et chaussées. C'est là un véritable transfert 5,900

Total égal . . . . fr. 19,000

A reporter. . . . fr. 462,100 00

	Report. . . . fr.	462,100 00
N° 3.	D'un transfert de l'art. 7 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement de deux conducteurs de 1re classe attachés au service de la Sambre. .	4,800 00
N° 4.	D'un transfert de l'art. 9 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement d'un conducteur de 2e classe, attaché au service du canal de Charleroy à Bruxelles	2,000 00
N° 5.	D'un transfert de l'art. 11 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement d'un conducteur de 1re classe, attaché au service de l'Escaut dans la province de Hainaut.	2,400 00
N° 6.	D'un transfert de l'art. 15 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement de deux conducteurs, attachés au service de la Meuse dans les provinces de Liége et de Namur.	3,900 00
N° 7.	D'un transfert de l'art. 17 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement d'un conducteur de 2e classe, attaché au service de la Meuse Limbourgeoise	2,000 00
N° 8.	D'un transfert de l'art. 19 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement d'un conducteur de 2e classe, attaché au service de la Dendre. . . .	2,000 00
N° 9.	D'un transfert de l'art. 22 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement et des indemnités d'un ingénieur et d'un conducteur chargés du service spécial de la Dyle et du Demer.	3,600 00
N° 10.	D'un transfert de l'art. 28 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement d'un conducteur attaché au service du canal de Mons à Condé. . . .	2,500 00
N° 11.	D'un transfert de l'art. 47 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement et des indemnités des ingénieurs et conducteurs chargés du service de surveillance des travaux des chemins de fer concédés.	52,394 00
N° 12.	De la dépense du personnel chargé du service spécial d'entretien des canaux de la Campine et de Turnhout.	11,700 00
	Cette dépense a été payée, pendant le premier semestre 1847, sur les fonds spéciaux affectés à la construction des canaux de la Campine et de Turnhout. Le service	
	A reporter. . . . fr.	551,394 00

Report. . . . fr. 551,394 00

d'entretien de ces canaux ayant été organisé à partir du 1er juillet 1847, et le budget de cet exercice ne contenant d'allocation que pour le personnel des éclusiers et pontonniers desdits canaux, cette dépense devait dès lors être considérée comme non libellée au budget. Elle a donc été imputée, pour le 2e semestre 1847, sur l'allocation pour dépenses imprévues. C'est, en définitive, un transfert des fonds spéciaux de construction au budget.

N° 13. De la dépense du personnel attaché au service spécial du canal de Zelzaete. 9,400 00

Ce personnel est payé sur le fonds spécial créé par la loi du 28 mars 1847, art. 1er.

N° 14. De l'indemnité de l'ingénieur, chargé du service spécial de l'amélioration du régime des eaux au sud de Bruges . 600 00

Cette dépense est soldée sur le fonds spécial créé par la loi du 28 mars 1847, art. 3.

N° 15. De l'indemnité du sous-ingénieur attaché au service spécial des travaux d'agrandissement de l'entrepôt d'Anvers. 900 00

Cette dépense est soldée sur le fonds spécial créé par la loi du 15 mai 1847.

N° 16. De la dépense du personnel attaché au service spécial du canal latéral à la Meuse. 26,950 00

Ce personnel est payé sur le fonds spécial créé par la loi du 16 mai 1845, art. 1er.

Total. 589,244 00

ART. 34. — PERSONNEL DÉFINITIF DES SURVEILLANTS, GARDES-PONTS A BASCULE, ÉCLUSIERS, PONTONNIERS ET AUTRES AGENTS SUBALTERNES DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Somme demandée : fr. 421,788-25.

Cette somme se compose :

N° 1. D'un transfert de l'art. 1er du chapitre II du budget de l'exercice 1847 (service des routes), du chef des traitements des préposés aux ponts à bascule. . . . fr. 18,100 00

N° 2. D'un transfert de l'art. 1er du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef des traitements des surveillants, chefs-cantonniers et chefs-terrassiers attachés au service des routes 57,100 00

A reporter. . . . fr. 75,200 00

		Report. . . . fr.	75,200 00
N° 3.	D'un transfert de l'art. 7 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement du personnel attaché au service des canaux de Gand au Sas-de-Gand, de Maestricht à Bois-le-Duc, de Pommerœul à Antoing et de la Sambre canalisée.		67,967 50
N° 4.	D'un transfert de l'art. 9 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel du canal de Charleroy à Bruxelles		40,859 00
N° 5.	D'une somme de . . . . . pour le service de la navigation du soir sur le canal de Charleroy à Bruxelles		5,200 00
	Cette dépense, qui a été calculée pour six mois, c'est-à-dire pour les saisons d'automne et d'hiver, comprend :		
	1° Une somme de . . . . . fr. pour prime aux éclusiers et pontonniers. Cette prime s'élèvera à trente centimes et environ, par jour. Elle sera allouée à 54 éclusiers, 2 pontonniers, et un garde-souterrain, en tout à 57 agents.	3,200	
	2° Une somme de . . . . . pour indemnités aux surveillants, gardes-digues et autres agents subalternes, chargés de la police de la navigation:	2,000	
	Total égal. . . . fr.	5,200	
N° 6.	D'un transfert de l'art. 11 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel de l'Escaut . .		13,072 50
N° 7.	D'un transfert de l'art. 13 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel de la Lys. . .		6,974 00
N° 8.	D'un transfert de l'art. 15 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel de la Meuse dans les provinces de Namur et de Liége.		16,900 00
N° 9.	D'un transfert de l'art. 16 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement d'un surveillant attaché au service des travaux de la Meuse dans la province de Limbourg.		1,278 00
N° 10.	D'un transfert de l'art. 17 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel de la Meuse dans la province de Limbourg.		2,800 00
	A reporter. . . . fr.		230,231 00

Report. . . . fr.	230,231 00
N° 11. D'un transfert de l'art. 19 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel de la Dendre. .	7,230 00
N° 12. D'un transfert de l'art. 20 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement d'un surveillant attaché au travaux du Ruppel	1,460 00
N° 13. D'un transfert de l'art. 21 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement d'un éclusier et de deux gardes-navigation de la Dyle et du Demer . .	1,300 00
N° 14. D'un transfert de l'art. 22 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel attaché au service des travaux de la Dyle et du Demer et aux études des projets de travaux aux voies navigables	19,623 00
N° 15. D'un transfert de l'art. 24 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement d'un éclusier de la Senne.	800 00
N° 16. D'un transfert de l'art. 26 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel des canaux de Gand à Ostende.	6,604 51
N° 17. D'un transfert de l'art. 28 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel du canal de Mons à Condé	11,600 00
N° 18. D'un transfert de l'art. 30 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel du canal de la Campine	16,000 00
N° 19. D'un transfert de l'art. 32 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel du canal de Turnhout	4,250 00
N° 20. D'un transfert de l'art. 34 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel de la Petite-Nèthe canalisée.	9,700 00
N° 21. D'un transfert de l'art. 36 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel chargé de la surveillance des travaux des poldres	1,000 00
N° 22. D'un transfert de l'art. 40 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel du service des ports et côtes	18,443 74
A reporter. . . . fr.	328,252 25

	Report. . . . fr.	328,252 25
N° 23.	D'un transfert de l'art. 42 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement du garde du monument de Waterloo	540 00
N° 24.	D'un transfert de l'art. 43 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement de deux surveillants des travaux de construction d'une salle et dépendances pour la tenue des séances du Sénat	3,600 00
N° 25.	D'un transfert de l'art. 45 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du traitement des surveillants des bâtiments civils	7,300 00
N° 26.	D'un transfert de l'art. 47 du chapitre II du budget de l'exercice 1847, du chef du personnel attaché au service de surveillance des chemins de fer concédés	56,706 00
N° 27.	De la dépense résultant des traitements de quatre surveillants payés sur le fonds spécial affecté par la loi du 29 septembre 1842 à la construction de routes neuves dans la province de Luxembourg	4,278 00
N° 28.	De la dépense résultant des traitements des surveillants attachés au service spécial du canal de Zelzaete. . .	9,472 00
	Cette dépense est payée sur le fonds spécial créé par la loi du 28 mars 1847.	
N° 29.	De la dépense résultant des traitements des surveillants attachés au service spécial des travaux de l'entrepôt d'Anvers.	4,000 00
	Cette dépense est payée sur le fonds spécial créé par la loi du 15 mai 1847, art. 1er.	
N° 30	De la dépense résultant des traitements des surveillants attachés au service spécial du canal latéral à la Meuse.	7,640 00
	Cette dépense est soldée sur le fonds spécial créé par la loi du 16 mars 1845, art. 1er.	
	Total. . . .	421,788 25

Quant aux aides-temporaires, chaîneurs, portes-mire, etc., qui sont de véritables ouvriers payés à la journée et congédiés dès que leurs services ne sont plus nécessaires, leur salaire sera payé, comme par le passé, sur les fonds affectés aux études des projets ou aux travaux spéciaux.

On voit par ce qui précède que les chiffres de 589,244 fr. et de fr. 421,788-25 se composent presqu'exclusivement de transferts.

En voici le résumé :

Art. 33.	Transferts d'article à article du budget ; n° 1 , n^os 3 à 11 . . . . . fr.	520,694 00
	Transferts des fonds spéciaux ; n° 2 , littera *C*, n^os 12 à 16	55,450 00
	Augmentation réelle de crédit	13,100 00
	Ce chiffre de 13,100 fr. se compose des sommes de 8,700 fr. et de 4,400 fr., indiquées au n° 2 sous les littera *A* et *B*. Les causes de cette majoration de charges ont été indiquées en regard de ces chiffres.	
	Total égal. . . . fr.	589,244 00
Art. 34.	Transferts d'article à article du budget ; n^os 1 à 4 et n^os 6 à 26 . . . . . fr.	391,188 25
	Transferts des fonds spéciaux , n^os 27 à 30. . . .	25,400 00
	Augmentation réelle de crédit, n° 5.	5,200 00
	Total égal. . . . fr.	421,788 25

Les transferts d'article à article du budget sont en quelque sorte palpables ; mais il n'en est pas de même de ceux qui proviennent des fonds spéciaux, puisqu'il n'y a pas de diminution *apparente* de charges en regard de leur augmentation visible. Est-ce à dire pour cela que cette compensation n'existe pas? Évidemment, non ; puisque ce qui sera payé sur le budget l'eût été, si le transfert n'avait pas eu lieu, sur les fonds spéciaux.

Du reste, la Législature a déjà opéré des transferts analogues et dans des circonstances identiques. Ainsi, en 1844, une somme de 51,800 fr. a été transférée des allocations pour l'exploitation des chemins de fer, au crédit pour le personnel du Ministère des Travaux Publics du chef des traitements payés, jusqu'à cette époque, sur lesdites allocations, et, en 1845, une somme de 35,520 fr. a été transférée au même crédit, et du même chef, des fonds spéciaux affectés à la construction des chemins de fer.

Je puis donc donner l'assurance la plus formelle que de ces transferts, de cette concentration des allocations, il ne résultera pas la moindre augmentation de dépense ; bien plus, je n'hésite pas à avancer que ce système aura pour résultat une économie réelle, en ce sens, qu'elle empêchera de donner aux dépenses de personnel du service des travaux publics une extension illimitée, comme cela pouvait avoir lieu lorsque ce personnel était soldé en grande partie sur des fonds affectés aux travaux, c'est-à-dire, sur des crédits en quelque sorte illimités.

Cette innovation qui, je le répète, n'est que la réalisation d'un vœu formellement exprimé par les Chambres, est un premier pas dans la voie des améliorations, en ce qui concerne l'ordre et la régularité des dépenses de personnel.

Cependant, je ne me dissimule pas qu'il reste à faire beaucoup pour compléter cette œuvre de régularisation.

Pour que les chiffres portés au budget pussent être parfaitement appréciés, il faudrait pouvoir les décomposer de manière à ce que les Chambres fussent à même d'apprécier, en quelque sorte, le tarif des émoluments de chaque fonctionnaire.

Cette question se lie intimement à la réorganisation des services, à la révision des dispositions organiques du personnel, travail dont je m'occupe activement et qui, je crois pouvoir l'annoncer, servira de commentaire et de développement au budget de l'exercice 1849.

Le temps seul m'a manqué pour pouvoir le produire à l'appui du budget de 1848.

Je n'ai donc pu accomplir que la première partie de ma tâche, c'est-à-dire, poser le chiffre de la dépense d'après la situation actuelle des services.

Je me propose également d'examiner incessamment la question du transfert des sommes portées annuellement aux budgets des provinces, pour le payement des traitements et indemnités des agents du corps des ponts et chaussées, chargés de la surveillance des travaux provinciaux.

Une dernière observation : Lorsque de nouveaux règlements organiques auront modifié les divers systèmes actuellement en vigueur, pour les traitements et indemnités de déplacements et de bureau, systèmes qui appellent une réforme radicale, les deux allocations pour le personnel du service des ponts et chaussées subiront une nouvelle transformation qui en fera la dernière, la plus simple expression de la vérité des dépenses.

Une subdivision y sera introduite, de manière à mettre, d'un côté, tout ce qui est traitement, de l'autre, tout ce qui constitue un remboursement de frais de bureaux et de voyages, dépenses que l'on considère, à juste titre, dans d'autres administrations, comme entièrement distinctes de celles de personnel proprement dites, *des traitements*.

Cette observation me conduit à faire remarquer que les chiffres de 589,244 fr. et de fr. 421,788-25, lorsqu'ils seront décomposés de la sorte, ne présenteront plus cette importance fictive qu'ils ont maintenant, parce qu'ils seront réduits à leur véritable expression, à leur valeur intrinsèque.

CHAPITRE III.

Chemin de fer.

Le budget du chemin de fer pour 1848, est présenté dans un ordre qui diffère quelque peu de celui qui avait été adopté pour les exercices précédents.

Il est divisé en deux sections, comprenant : la première, les dépenses du service de l'exploitation du chemin de fer, et la seconde, les dépenses du service de la régie.

La première section est subdivisée en trois paragraphes réunissant chacun une catégorie de dépenses qui, par leur nature, m'ont semblé devoir être groupées ensemble.

Ainsi, le § 1er se compose de toutes les dépenses de personnel; le § 2 comprend tous les salaires d'ouvriers et le § 3 toutes les dépenses pour travaux et fournitures.

La 2e section n'est formée que d'un seul paragraphe réunissant toutes les dépenses de la régie.

Le chapitre du chemin de fer au budget de 1848 est réparti en 17 articles; le même chapitre n'en contenait que 13 au budget de 1847; il en résulte que les dépenses sont quelque peu plus subdivisées au budget de 1848 qu'au budget de 1847.

Les articles des deux budgets ne pourront donc pas correspondre exactement entre eux.

Néanmoins, pour rendre possible, facile, la comparaison des allocations demandées pour 1848, avec les allocations accordées pour 1847, j'ai maintenu la classification des dépenses telle qu'elle était précédemment, et j'ai eu soin, dans les développements présentés ci-après pour chaque article, de faire figurer :

1° En regard du chiffre de chaque article du budget de 1848, qui correspond à un article entier du budget de 1847, le numéro d'ordre et le montant de l'article correspondant du budget de 1847;

2° En regard du chiffre de chaque article du budget de 1848, qui ne comprend qu'une partie d'un article du budget de 1847, la somme du littera ou de chacun des littera de l'article correspondant du budget de 1847;

Et 3° en regard du chiffre de chaque article du budget de 1848, comprenant plusieurs articles du budget de 1847, le chiffre et le numéro d'ordre de chacun de ces articles du budget de 1847.

Le tableau suivant présente la comparaison des allocations demandées pour 1848 avec celles qui ont été accordées pour 1847.

TABLEAU

des allocations demandées pour 1848 avec

N° DES ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	ALLOCATION DEMANDÉE POUR 1848. Ordinaire.	Extraordinaire.	TOTAL.
	SECTION PREMIÈRE.			
	§ 1er. Personnel.			
1	Service général. — Direction	251,000	»	251,000
2	Entretien des routes et des stations	125,380	»	125,380
3	Locomotion et entretien du matériel	110,960	»	110,960
4	Transports et perception réunis	684,145	»	684.145
5	Primes accordées aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service.	140,000	»	140,000
	Total des dépenses du personnel	1,311,485	»	
		1,311,485		
	§ 2. Salaires.			
6	Service général. — Direction	16,400	»	16,400
	ENTRETIEN DES ROUTES.			
7	Service ordinaire 945,000 Besoins nouveaux 235,000	1,180,000	»	1,180,000
	LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.			
8	Service ordinaire 1,025,160 Besoins nouveaux 135,620 Arsenal de Malines. 270,350 Primes aux machinistes, chefs d'ateliers. 30,000	1,461,130	»	1,461,130
9	Fours à coke.	95,000	»	95,000
	TRANSPORTS ET PERCEPTION.			
10	Service ordinaire 586,863 Besoins nouveaux 28,737	615,600	»	615,600
	Total des dépenses pour le salaire	5,368,130	»	
		5,368,130		
	A reporter			4,679,615

COMPARATIF

les allocations accordées pour 1847.

ALLOCATION ACCORDÉE EN 1847.		TOTAL.	DIFFÉRENCE EN 1848.		AUGMENTATION POUR 1848.	*Observations.*
Ordinaire.	Extraordinaire.		EN PLUS.	EN MOINS.		
207,800	»	207,800	43,200	»		La manière dont les allocations, demandées pour 1848, sont rapportées à celles qui ont été accordées pour 1847, est indiquée aux *Développements* présentés pour chaque article.
122,125	»	122,125	5,255	»		
133,940	»	133,940	»	22,980		
631,000	»	631,000	53,145	»		
»	»	»	140,000	»		
1,094,865	»		239,600	22,980		
1,094,865					216,620	
7,860	»	7,860	8,540	»		
945,000	»	945,000	255,000	»		
1,236,200	»	1,256,200	224,930	»		
60,000	»	60,000	55,000	»		
487,600	»	487,600	128,000	»		
2,736,660	»		631,470	»	631,470	
2,736,660						
. . . . .		4,679,615	. . . . .		848,190	

N° DES ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ALLOCATION DEMANDÉE POUR 1848. Ordinaire.	ALLOCATION DEMANDÉE POUR 1848. Extraordinaire.	TOTAL.
	Report.		. . . .	. . . .	4,679,615
	§ 3. Travaux et fournitures.				
11	Service général — Direction		129,000	»	129,000
	ROUTES ET STATIONS. — ENTRETIEN.				
12	Service ordinaire	247,000	262,000	»	389,000
	Besoins nouveaux	15,000			
	Améliorations, charges extraordinaires	127,000	»	127,000	
	BILLES ET FERS DES VOIES.				
13	Service ordinaire	724,000	724,000	»	1,424,000
	Charges extraordinaires	700,000	»	700,000	
	LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.				
14	Service actuel		2,492,310	»	2,492,310
15	Renouvellement du matériel		100,000	200,000	300,000
	TRANSPORTS ET PERCEPTION.				
16	Service ordinaire	182,800	190,000	»	190,000
	Besoins nouveaux	7,200			
	Total des travaux et fournitures.		3,897,310	1,027,000	
			4,924,310		
	SECTION DEUXIÈME.				
	DIRECTION DE LA RÉGIE DU CHEMIN DE FER.				
	§ 4. Personnel. — Salaires. — Fournitures. — Locaux.				
17	Personnel	33,634	40,000	»	40,000
	Loyer du local de la direction	1,500			
	Frais de bureaux	2,000			
	Besoins nouveaux	866			
	Total de la 2e section		40,000		
	TOTAL DES 1re ET 2e SECTIONS.		. . . . .		9,643,925

ALLOCATION ACCORDÉE EN 1847.		TOTAL.	DIFFÉRENCE EN 1848.		AUGMENTATION POUR 1848.	*Observations.*
Ordinaire	Extraordinaire.		EN PLUS.	EN MOINS.		
. . . .	. .	4,679,615	. . . .	. . . .	848,190	
126,890	»	126,890	2,110	»		
220,000	127,000	347,000	42,000	»		
724,000	700,000	1,424,000	»	»		
2,013,800	»	2,013,800	478,510	»		
100,000	200,000	300,000	»	»		
164,800	»	164,800	25,200	»		
3,349,490	1,027,000		547,820	»		
4,376,490					547,820	
37,650	»	37,650	2,350	»		
37,650					2,350	
. . . . .		8,245,665	. . . . .		1,398,260	

Comme on le voit, le budget du chemin de fer pour 1848 présente une augmentation de 1,398,260 fr. sur celui qui a été voté pour 1847.

Cette augmentation résulte :

1° Des sommes demandées pour l'organisation d'un service de nuit ;

2° De l'extension du service;

3° De l'exploitation en 1848 des sections nouvelles de Jurbise à Tournay et de St-Trond à Hasselt ;

Et 4° d'une nouvelle allocation destinée à être répartie en primes entre les fonctionnaires et employés en proportion de l'augmentation de recettes et de la réduction de dépenses qui seront réalisées en 1848.

Les développements présentés ci-après pour chaque article donnent les motifs de ces augmentations.

SECTION PREMIÈRE.

§ 1er. — Personnel.

ART. 1er. — SERVICE GÉNÉRAL, DIRECTION.

Somme demandée.	fr.	251,000
Même article au budget de 1847 présenté au montant de 216,000 fr. (*voir* p. 11 des *Développements*), et réduit par le vote de la Chambre à.		207,800
Différence en plus pour 1848.	fr.	43,200

Cette différence ne constitue pas une augmentation ; elle résulte de ce que :

1° Le service général d'inspection qui comporte une dépense de fr. figurait au service de la locomotion au budget de 1847;	17,600
2° L'inspection du service des transports, qui comporte une dépense de . . . . . figurait au service des transports;	16,950
3° La vérification des recettes comportant une dépense de. . . figurait au service de perception;	9,600
Ensemble. . . . . fr.	44,150

tandis que les fonctionnaires appartenant à ces trois branches de service figurent actuellement à la direction dont ils doivent rationnellement faire partie.

ART. 2. — ENTRETIEN DES ROUTES ET DES STATIONS.

Somme demandée.	fr.	125,380
Art. 3 du budget de 1847, présenté à 133,000 fr. (*voir* p. 13 des *Développements*), et réduit par le vote des Chambres à . . .		122,125
Différence en plus pour 1848. . . .	fr.	3,255

Cette différence provient de l'augmentation de dépense résultant de l'exploitation des sections de Jurbise à Tournay et de St-Trond à Hasselt, et de différentes mutations faites dans le personnel de ce service.

ART. 3. — LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.

Somme demandée.	fr.	110,960
Art. 6 du budget de 1847, présenté au montant de 136,000 fr. (*voir* p. 15 des *Développements*), et réduit par le vote des Chambres à		133,940
Différence en moins pour 1848. . . .	fr.	22,980

Cette réduction résulte de ce que le service d'inspection a été reporté à l'art. 1er, service général, direction, et de diverses mutations faites dans le personnel de la locomotion et de l'entretien du matériel.

ART. 4. — TRANSPORTS ET PERCEPTION.

Somme demandée.	fr.		684,145
Art. 9 du budget de 1847 (*voir* pag. 23 des *Développements*).	fr.	404,000	631,000
Art. 11 du budget de 1847 (*voir* pag. 25 des *Développements*).		227,000	
Différence en plus pour 1848. . . .	fr.		53,145

Report. . . . . fr.	53,145
Par suite de diverses régularisations de service et de l'adjonction à la direction des services d'inspection et de vérification qui étaient compris aux art. 9 et 11 du budget de 1847, il a été reporté à l'art. 1er du budget de 1848 . . . . . fr.	17,740
De sorte que l'augmentation réelle demandée est de. . . . fr.	70,885

Cette augmentation se répartit comme suit :

A. Augmentation du nombre des gardes-convois, fr.	26,400 00	70,885
B. Personnel à nommer pour la station de Hasselt.	7,242 50	
C. Id. Id. d'Ath . .	7,242 50	
D. Organisation d'un service de nuit sur la ligne de l'Est	30,000 00	

A. Augmentation du nombre des gardes-convois :

Il a été nommé, en 1847, 25 gardes-convois dont les traitements, à raison de 900 fr. chacun, donnent lieu à une dépense annuelle de	22,500
L'allocation du budget de 1847, affectée au payement des gardes-convois, comprenait pour besoins nouveaux (*voir* page 24 des *Développements*) une somme de	6,854
La nomination des 25 gardes-convois ne doit donc donner lieu qu'à une augmentation d'allocation de	15,646
Augmentation qui se trouve réduite à. . . . . par suite de diverses mutations.	12,000
Le personnel du service des convois devra encore être augmenté, en 1848, de 16 gardes-convois qui, à 900 fr. l'un par an, donneront lieu à une dépense de	14,400
Total de l'augmentation pour les gardes-convois . . . . fr.	26,400

Le nombre des gardes-convois est actuellement de 173. Les explications et les calculs suivants établiront que ce nombre doit être augmenté de 16 gardes et porté ainsi à 189.

Les convois se divisent en trois catégories :

A. Convois de voyageurs, proprement dits, qui ne transportent que les voyageurs, les bagages et les petites marchandises.

B. Convois mixtes, qui transportent les voyageurs, les bagages et les marchandises (convois d'arrêt).

C. Convois de marchandises, qui ne transportent que des marchandises.

Le personnel de chaque convoi se compose :

A. Convois de voyageurs.

Chef-garde	1	5
Garde-bagages et dépêches .	1	
Id. marchandises . . .	1	
Id. voyageurs	2	

B. Convois mixtes.

Chef-garde	1	4
Garde-bagages, dépêches et marchandises	1	
Gardes-voyageurs	2	

C. Convois de marchandises.

Chef-garde	1	3
Gardes	2	

Il y a actuellement 39 convois; ou pour mieux dire 39 services de convois; un convoi desservi par les mêmes gardes, effectuant plusieurs voyages dans la même journée.

En voici la répartition :

	NOMBRE DES SERVICES DE CONVOIS.	DISTANCE A PARCOURIR DANS LA MÊME JOURNÉE. EN KILOMÈTRES.	EN LIEUES MÉTRIQ
A. Convois de voyageurs.			
Bruxelles à Ostende et retour	1	286	$57\,^{2}/_{10}$
Ostende à Bruxelles et retour	1	286	$57\,^{2}/_{10}$
Gand à Bruxelles, Bruxelles à Ostende, Ostende à Gand. . .	1	286	$57\,^{2}/_{10}$.
Gand à Ostende, Ostende à Bruxelles, Bruxelles à Gand . . .	1	286	$57\,^{2}/_{10}$
Gand à Tournay, Tournay à Gand (2 fois)	1	300	60
Tournay à Gand, Gand à Tournay (2 fois)	1	300	60
Anvers à Bruxelles, Bruxelles à Anvers (3 fois).	1	264	$52\,^{8}/_{10}$
Bruxelles à Anvers, Anvers à Bruxelles (2 fois)	1	176	$35\,^{2}/_{10}$
Bruxelles à Verviers et retour	1	278	$55\,^{6}/_{10}$
Bruxelles à Verviers, Verviers à Liége	1	164	$32\,^{8}/_{10}$
A reporter	10	»	»

	NOMBRE DES SERVICES DE CONVOIS.	DISTANCE A PARCOURIR DANS LA MÊME JOURNÉE, EN KILOMÈTRES.	DISTANCE A PARCOURIR DANS LA MÊME JOURNÉE, EN LIEUES MÉTRIQ
Report	10	»	»
Liége à Verviers, Verviers à Bruxelles	1	164	32 8/10
Verviers à Bruxelles et retour	1	278	55 6/10
Liége à Bruxelles et retour	1	228	45 6/10
St-Trond, Alken, Landen (8 voyages)	1	216	43 2/10
Bruxelles à Namur et retour	1	218	43 6/10
Namur à Bruxelles et retour	1	218	43 6/10
Valenciennes à Bruxelles et retour	1	186	37 2/10
Id.	1	186	37 2/10
Bruxelles à Valenciennes et retour.	1	186	37 2/10
Charleroy à Namur, Namur à Braine, Braine à Namur, Namur à Charleroy	1	232	46 4/10
Braine à Maffles, Maffles à Braine (2 fois)	1	150	30
Total	21	»	»
***B.* Convois mixtes.**			
Bruxelles à Ostende et retour.	1	286	57 2/10
Anvers à Gand et retour	1	160	32
Tirlemont à Liége, Liége à Verviers et retour	1	154	30 8/10
Tirlemont à Bruxelles, Bruxelles à Anvers, Anvers à Bruxelles, Bruxelles à Tirlemont.	1	212	42 4/10
Quiévrain à Braine, Braine à Quiévrain (2 fois)	1	200	40
Braine à Valenciennes, Valenciennes à Bruxelles, Bruxelles à Braine.	1	186	37 2/10
Bruxelles à Charleroy et retour	1	144	28 8/10
Braine à Charleroy, Charleroy à Bruxelles, Bruxelles à Braine	1	144	28 8/10
Braine à Bruxelles, Bruxelles à Charleroy, Charleroy à Braine	1	144	28 8/10
Braine à Quiévrain et retour.	1	100	20
Total	10	»	»

	NOMBRE DES SERVICES DE CONVOIS.	DISTANCE A PARCOURIR DANS LA MÊME JOURNÉE. EN KILOMÈTRES.	EN LIEUES MÉTRIQ
***C.* Convois réguliers de marchandises.**			
Gand à Malines, Malines à Mouscron, Mouscron à Gand . .	1	224	44 8/10
Anvers à Liége et retour	1	236	47 2/10
Liége à Anvers et retour	1	236	47 2/10
Malines à Liége et retour	1	188	37 6/10
Liége à Malines et retour	1	188	37 6/10
Liége à Verviers, Verviers à Liége (3 fois)	1	150	30
Verviers à Liége, Liége à Verviers (3 fois)	1	150	30
Tirlemont à Anvers, Anvers à Malines, Malines à Anvers, Anvers à Tirlemont	1	178	35 6/10
Total	8		
RÉCAPITULATION.			
A. Convois de voyageurs	21		
B. Convois mixtes.	10		
C. Convois réguliers de marchandises	8		
Total général	39		

Indépendamment de ces 39 convois ordinaires, il est formé dans les diverses stations, en moyenne, huit convois extraordinaires, pour le transport des marchandises.

D'après ce qui précède, les 21 convois de voyageurs exigent un personnel de . . . . . 105 gardes.
Les 10 convois mixtes 40
Les 8 convois réguliers de marchandises 24
169

Le nombre total des gardes-convois étant de 173, il n'en reste donc aucun pour desservir les 8 convois extraordinaires, les 4 gardes disponibles étant destinés à remplacer les gardes des convois ordinaires lorsque ceux-ci sont malades ou en congé.

Deux gardes-convois, secondés par un garde-frein ou par un ouvrier de la locomotion, pouvant suffire pour chaque convoi extraordinaire, le nombre de ces agents devra être augmenté de 16, comme il est dit ci-dessus.

On a suppléé jusqu'ici à l'insuffisance du personnel des gardes-convois en diminuant autant que possible le nombre des gardes des convois de marchandises; maintes fois, des trains entiers ont dû être convoyés par un seul garde; souvent aussi, l'administration s'est vue dans la nécessité de les confier à de simples ouvriers des stations, qui, ne versant point de cautionnement et ayant peu d'expérience du service, peuvent dans certaines circonstances exposer les intérêts du trésor et surtout la responsabilité de l'administration.

B. Personnel à nommer pour le service de la station de Hasselt.

Ce personnel se composera comme suit :

1 chef de station à	fr.	2,100
1 surveillant		1,500
2 commis		2,682
1 adjoint de police		960
Total pour le personnel de la station de Hasselt . . .	fr.	7,242

C. Personnel à nommer pour le service de la station d'Ath.

Même composition que pour la station de Hasselt	fr.	7,245

D. Organisation d'un service de nuit sur la ligne de l'Est . . . 30,000

L'ouverture récente de la ligne de chemin de fer de Cologne à Berlin nécessitera la création, en Belgique, d'un service de nuit destiné à établir une correspondance directe et non interrompue entre les convois venant d'Allemagne et ceux partant de Bruxelles pour la France, et *vice versâ*.

Le trajet de Berlin à Paris s'effectuera par ce moyen en 48 heures.

Ce service de nuit ne sera certainement pas destiné uniquement à assurer le passage en Belgique de deux convois, mais il servira aussi à activer les relations postales et les nombreux transports de marchandises de la ligne de l'Est dans les deux directions, transports qui se trouvent interrompus chaque jour sur divers points par l'absence d'un service de nuit.

On espère que ce service, auquel se rattachent d'importantes questions dont la solution est encore pendante, pourra être organisé dans les premiers mois de l'année 1848.

Il serait difficile de préciser, dès à présent, quelle sera la dépense de personnel que l'organisation de ce service nécessitera. Cette difficulté, ou plutôt cette impossibilité de préciser le chiffre de cette dépense provient principalement :

1° de ce que l'influence que ce service de nuit est appelé à exercer sur le mouvement des marchandises ne saurait être appréciée exactement à l'avance ;

Et 2° de ce que probablement ce service de nuit de Cologne à Bruxelles devra s'étendre, afin de le rendre tout à fait utile au commerce, à la ligne de Malines à Anvers.

Toutefois, il est probable qu'en 1848 ce service n'entraînera pas à une dépense de personnel, pour les convois et les stations, supérieure à 30,000 fr.

Si les Chambres allouent ce crédit approximatif, il leur sera rendu un compte spécial de son emploi.

Il a paru inutile de reproduire cette année les tableaux détaillés du personnel qui ont été publiés dans le cahier des *Développements du budget* de l'exercice 1847, le personnel étant, à très peu de choses près, le même aujourd'hui, attendu que pendant toute l'année 1847 *aucune* promotion (à l'exception de la nomination des gardes-convois et de quelques facteurs et surnuméraires) n'a été faite dans l'administration des chemins de fer.

Les dépenses du personnel du service des transports et du service de perception formaient deux articles au budget de 1847, j'ai cru n'en devoir former qu'un article au budget de 1848, parce que ces deux services se lient tellement qu'il est souvent difficile d'attribuer telle partie du personnel à l'un plutôt qu'à l'autre de ces services et que les attributions de la plupart des fonctionnaires et employés du service des transports et de celui de la perception se rapportent en même temps aux deux services.

ART. 5 (NOUVEAU). — PRIMES A ACCORDER AUX FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS DU CHEMIN DE FER, CONFORMÉMENT AU PRESCRIT DE L'ART. 22 DE L'ARRÊTÉ ROYAL DU 8 AVRIL 1843.

Somme demandée : fr. 140,000.

Le principe d'intéresser directement à la prospérité financière du chemin de fer, *les fonctionnaires et employés qui sont dans le cas d'exercer une influence marquée sur la balance des recettes et des dépenses* se trouvait déjà posé dans un arrêté ministériel du 20 juillet 1840, mais seulement en ce qui concernait les agents chargés du service des transports. L'arrêté royal du 8 avril 1843 étend le cercle de cette mesure aux agents de l'exploitation en général qui auront été à même d'exercer une *influence marquée* sur la balance des recettes et des dépenses, c'est-à-dire qu'il autorise mon Département à accorder un tantième sur le produit net du chemin de fer, aussi bien aux fonctionnaires et agents qui auront amené une diminution marquée dans les dépenses d'exploitation qu'à ceux qui auront concouru efficacement à en faire augmenter les produits.

L'allocation demandée a pour but de permettre à mon Département de pouvoir faire enfin l'essai de l'application générale de cette mesure qui, restreinte au cas spécial de la consommation du coke, a déjà produit des résultats si avantageux sous le rapport de l'économie, de l'emploi de ce combustible, résultats dont il a été rendu compte aux Chambres par mes prédécesseurs.

Je sais que des plaintes, que des craintes se sont manifestées depuis peu à l'égard de cette mesure comme pouvant entraîner des retards, de l'irrégularité dans la marche des convois, par le désir de certains machinistes d'économiser même sur le coke nécessaire à une bonne marche des convois pour obtenir de plus fortes primes à raison des économies réalisées sur le coke. Afin d'obvier à cet inconvénient réel, je viens de prendre, sur la proposition du directeur de l'administration de l'exploitation du chemin de fer, un arrêté accordant à titre d'essai, à partir du 1er octobre dernier, des primes de régularité de marche des convois aux machinistes, aux chefs d'ateliers, aux chefs-gardes et aux gardes-bagages, pour tout convoi conduit à destination endéans les 5 minutes qui suivent ou qui précèdent l'heure fixée par le tableau de service pour l'arrivée à destination; mais, par contre, le même arrêté stipule que tout retard ou toute avance de plus de 5 minutes sur l'heure d'arrivée fixée au tableau de service donnera lieu à une retenue déterminée pour chacun de ces agents, par chaque minute de retard ou d'avance sur l'heure de service, déterminée comme il vient d'être dit. Cette mesure, déja adoptée sur divers chemins de fer, contribuera efficacement, je l'espère, à assurer une marche régulière des convois.

On doit attendre des résultats tout aussi favorables de l'extension à donner au mode de primes à accorder aux agents de l'administration qui auront contribué d'une manière marquée à l'accroissement du produit net du chemin de fer.

La mesure que je propose d'appliquer à notre administration est déjà en vigueur ou adoptée en principe dans diverses administrations de chemins de fer particuliers.

Les conditions suivant lesquelles ces primes pourront être accordées ne sont pas encore arrêtées; elles font en ce moment l'objet d'études de la part de l'administration; — elles seront soumises sous peu à mon examen.

Si la somme demandée pour primes à accorder aux agents de l'administration est allouée, il n'en résultera pas néanmoins comme conséquence qu'elle sera nécessairement dépensée. Le payement de primes sera d'ailleurs subordonné à la réalisation de résultats financiers, déterminés à l'avance et de telle sorte que l'on soit porté à désirer que la somme accordée puisse être absorbée.

§ 2. — Salaires d'ouvriers.

ART. 6. — SERVICE GÉNÉRAL, DIRECTION.

Somme demandée	fr.	16,400
Litt. A de l'art. 2 du budget de 1847 (page 12 des *Développements*), montant à		7,860
Différence en plus pour 1848. . .	fr.	8,540

Cette différence ne constitue pas une augmentation du même chiffre, attendu qu'elle résulte en majeure partie de ce qu'on a reporté au service général les salaires des ouvriers employés à l'entretien des bâtiments de la nouvelle station du Nord, salaires qui figuraient, au budget de 1847, parmi les salaires des ouvriers employés à l'entretien des bâtiments des stations. Il a été jugé plus rationnel d'en agir ainsi, parce que les bâtiments de la nouvelle station du Nord sont presqu'en totalité occupés par les bureaux de la direction.

Les salaires transférés, comme il vient d'être dit, s'élèvent ensemble à	fr.	7,630
D'un autre côté, on a pris deux nettoyeuses en plus, dont le salaire s'élève à		910
Somme égale à la différence. . .	fr.	8,540

ART. 7. — ENTRETIEN DES ROUTES ET DES STATIONS.

Somme demandée	fr.	1,180,000
Litt. A de l'art. 4 du budget de 1847 (page 13 des *Développements*), s'élevant à.		945,000
Augmentation pour 1848. . . .	fr.	235,000

Cette augmentation résulte des trois causes suivantes :

1° Mise en exploitation de la ligne concédée de St-Trond à Hasselt. — Salaires pour 50 ouvriers nouveaux	fr. 53,000	
2° Mise en exploitation de la ligne concédée de Jurbise à Tournay. — Salaires pour 125 ouvriers nouveaux	82,000	
3° Organisation d'un service de nuit entre Cologne et Bruxelles, et très probablement entre Malines et Anvers, exigeant le concours de 165 ouvriers à raison de 2 fr. par nuit, ce qui donne 330 fr. par jour, soit par an	120,000	
Somme égale à l'augmentation demandée. . .	fr.	235,000

On n'a pas tenu compte du transfert de la somme de 7,630 fr., reportée à l'art. 6, parce qu'on n'a rien compté pour l'éventualité de l'extension du service de nuit entre Malines et Anvers, complément indispensable du même service à établir entre Cologne et Bruxelles.

ART. 8. — LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.

Somme demandée		fr.	1,461,150
Litt. A. De l'art. 7 du budget de 1847 (pag. 16 des *Développements*)		fr. 948,200	1,236,200
B. Id.	id.	270,000	
D. Id.	id.	18,000	
Différence en plus sur l'allocation de 1847 . . .		fr.	224,950

La dépense réelle sera, en 1847, de :

Litt. A. Salaire des chefs d'ateliers, machinistes, chauffeurs, ouvriers des ateliers et manœuvres.	fr. 1,025,160	1,315,510
B. Salaire des chefs d'ateliers, ouvriers, etc., de l'arsenal de Malines	270,350	
D. Indemnité et primes aux machinistes, chefs d'ateliers, etc.	20,000	

L'augmentation demandée pour 1848 sur la dépense effective de 1847, est donc de . . . . . fr. 145,620
et se répartit comme suit :

Litt. A	fr.	135,620
D		10,000
Somme égale . .	fr.	145,620

L'augmentation demandée sur le *litt. A* est établie en proportion du plus grand nombre de lieues qui sera parcouru en 1848, par suite de la mise en exploitation des sections de Jurbise à Tournay et de St-Trond à Hasselt, et par suite de l'établissement d'un service de nuit.

L'augmentation du *litt. D* résulte de l'institution des *Primes de régularité*, dont il a déjà été parlé aux *Développements* relatifs à l'art. 5, à allouer à certaines catégories d'agents pour tout convoi qui arrive à destination endéans les 5 minutes qui suivent ou précèdent l'heure fixée par le tableau de service.

Ces primes sont comme suit :

1° Machinistes . . . . . fr. » 05 par lieue.
2° Chefs de convois et chefs-gardes. . » 02 id.
3° Gardes-bagages . . . . . » 01 id.
4° Chefs d'ateliers . . . . . 25 p. % des primes dues aux machinistes.

Par contre, pour tout retard ou avance de *plus de cinq* minutes sur l'heure

fixée pour l'arrivée à destination, ces agents, à l'exception des chefs d'atelier, sont passibles d'une retenue qui est équivalente, par minute de retard, au chiffre de la prime à laquelle ils ont droit pour régularité de marche.

Les machinistes et les chefs-gardes sont, en outre, passibles de punitions disciplinaires en cas d'excès de vitesse, en vue de regagner le temps perdu.

Les motifs qui ont guidé l'administration dans l'adoption de cette mesure sont les suivants :

Machinistes. — En intéressant ces agents à arriver à l'heure fixée et en leur infligeant des retenues pécuniaires en cas de retard, l'administration a eu en vue d'éviter des retards qui ont pour cause une économie exagérée dans la consommation du combustible des locomotives. Les retenues pour excès de vitesse sont nécessaires dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs.

Chefs de convois, chefs-gardes et *gardes-bagages.* — La prime a pour effet de les intéresser à réduire le plus possible la durée des stationnements aux stations de passage.

Chefs d'ateliers. — L'administration a pu apprécier les bons effets qu'a produits l'institution des primes au profit des chefs d'ateliers; ces primes engageant ceux-ci à maintenir les locomotives dans un parfait état d'entretien qui influe sensiblement sur la consommation du combustible.

Art. 9. — Fours a coke.

Somme demandée . . . . . fr.	95,000
Litt. C de l'art. 7 du budget de 1847 (*voir* p. 16 des *Développements*), s'élevant à	60,000
Différence en plus sur l'allocation de 1847 fr.	35,000
La dépense réelle sera en 1847 de. . . . . fr.	76,700
49 Fours sont en activité, 12 fours nouveaux, soit un quart en plus, seront mis en service en 1848; il y a donc lieu de demander pour cet exercice un quart en sus de la dépense de 1847, soit.	19,175
Ce qui donne. . . . . fr.	95,875

Soit en nombre rond 95,000 fr.

ART. 10. — TRANSPORTS ET PERCEPTION.

Somme demandée		fr.	615,600 00
Litt. A de l'art. 10 du budget de 1847 (pag. 24 des *Développements*).	fr. 106,650		
B Id. id.	79,250		487,600 00
C Id. id.	55,300		
D Id. id.	248,400		
Différence en plus sur les allocations de 1847. . .		fr.	128,000 00

La dépense réelle sera en 1847 :

Litt. A.	fr. 123,911 85		
B.	79,410 43		556,305 57
C.	54,937 25		
D.	298,046 04		
La somme demandée pour 1848 ne dépasse donc la dépense de 1847 que de.		fr.	59,294 45
Nous avons dit que la somme demandée est de		fr.	615,600 00

Le service tel qu'il est établi aujourd'hui n'a coûté que fr. 556,305-57, en 1847, parce qu'un certain nombre d'ouvriers n'ont été admis qu'à une époque déjà avancée de l'année. Le même service coûtera pour l'année entière de 1848. . . . fr. 586,863 00

On demande donc pour augmenter le nombre des ouvriers pendant l'année 1848 :

Pour les stations de St-Trond à Hasselt . . .	fr. 8,395		
Id. de Jurbise à Tournay.	9,017		28,737 00
Pour le service de nuit	11,325		
Total égal à la somme demandée. . . .		fr.	615,600 00

§ 3. — Travaux et fournitures.

ART. 11. — SERVICE GÉNÉRAL, DIRECTION.

Somme demandée		fr.	129,000
Litt. B. de l'art. 2 du budget de 1847 (pag. 12 des *Développements*) présenté à	fr. 94,057 26		
C. Id. id. . .	26,020 50		138,077 76
D. Id. id. . .	5,000 00		
E. Id. id. . .	15,000 00		
Les Chambres n'ont alloué que.			126,890
On demande donc une augmentation de			2,110

Les allocations de 1847 seront exactement absorbées. Les dépenses pour impressions sont présumées, par suite de l'augmentation des transports, devoir s'élever en 1848, à environ 11,000 fr. au-dessus de celles de 1847; mais on espère pouvoir réaliser sur les menues dépenses une économie d'environ 9,000 fr., somme qui avec celle de 2,110 fr. demandée en plus couvrira l'augmentation du chef des impressions.

ART. 12. — ENTRETIEN DES ROUTES ET DES STATIONS.

Somme demandée. . . . . fr.		589,000
Litt. B. de l'art. 4 du budget de 1847 (page 15 des *Développements* . . . . . fr.	208,000	347,000
C. Id. id.	127,000	
D. Id. id.	12,000	
Différence en plus sur les allocations de 1847 fr.		42,000

Mais les dépenses réelles de 1847 seront,

pour le *Litt. B.* . . . . . fr.	296,505	440,505
Id. *C.*	127,000	
Id. *D.*	17,000	
L'allocation proposée pour 1848 étant de.		589,000
On demande donc. . . . . fr.		51,505

de moins que la dépense de 1847; bien qu'on aura cependant à pourvoir à l'entretien des sections de Jurbise à Tournay et de St-Trond à Hasselt, qui n'auront été exploitées qu'en partie en 1847. — On compte couvrir cette différence au moyen des économies que l'on espère réaliser sur les dépenses de cette branche de service.

ART. 13. — BILLES ET FERS DES VOIES.

Somme demandée : fr. 1,424,000.

Cette somme est la même que celle qui a été accordée pour le renouvellement de billes et rails pour les besoins de l'exercice courant.

La direction de l'exploitation, dans un rapport du 6 octobre de cette année, me demandait à titre de crédit spécial à porter sur l'emprunt, c'est-à-dire sur le capital de premier établissement, pour renouvellement de billes et rails, une somme de . . . . . fr. 5,653,935

et elle portait en outre dans son projet de budget pour 1848, qui accompagnait le même rapport, encore pour renouvellement de billes et de rails, non comme besoins réels mais comme besoins normaux moyens, une somme de. 1,150,000

Ensemble pour renouvellement de billes et de rails nécessaires d'après le rapport du 6 octobre 1847. . . . . fr. 6,803,935

Je n'ai pu me rallier à ces propositions, et voici pourquoi :

Dans un rapport précédent, émanant de la même direction, adressé à l'un de mes prédécesseurs, sous la date du 15 avril 1846, elle évaluait les mêmes besoins totaux de renouvellements de billes et rails du chemin de fer comme devant s'élever à la somme totale de. . . . . fr.		5,265,049
Il a été alloué, à compte de ces besoins, pour billes et rails en 1846.	520,378	
En 1847, pour billes et rails non encore entièrement employés.	1,424,000	
Enfin l'administration a eu à sa disposition 15,000 rails provenant de remaniage, représentant une valeur de	832,320	
Ensemble. . . .		2,776,698
Il ne devrait donc rester des besoins renseignés dans la proposition du 15 avril 1846, pour renouvellement de billes et rails à opérer dans un avenir plus ou moins éloigné, qu'une somme de.		2,488,351
et au lieu de cette somme et sans tenir aucun compte de celle de 2,776,698 fr., mise à la disposition de l'administration en 1846 et 1847, on me signale aujourd'hui comme besoins actuels, une somme de		6,805,955

La Chambre comprendra que des propositions de cette nature doivent être examinées sérieusement, et c'est ce que je ferai faire pendant le cours de l'exercice prochain avec tout le soin que cette importante question comporte.

Néanmoins, quel que soit le résultat de mes investigations, les Chambres partageant l'opinion du Gouvernement ont déjà décidé, je pense, que toutes les dépenses *de renouvellement* pour billes et rails devront figurer exclusivement au budget annuel, soit comme charge ordinaire, soit en partie comme charge extraordinaire et qu'ainsi ces dépenses ne doivent, ne peuvent plus faire l'objet de crédits spéciaux.

Il est inutile sans doute de faire remarquer que l'état de la route, sous le rapport des billes et rails ayant dû s'améliorer notablement par les renouvellements considérables effectués en 1846 et 1847, dont l'import à la fin de cette année sera d'environ 2,776,698 fr., qu'en accordant pour 1848 la même allocation que celle votée pour l'exercice de 1847, 1,424,000 fr., les besoins de l'exercice 1848 seront plus qu'assurés. Voir au surplus pour ce qui concerne ces renouvellements les *Développements* du budget de 1847.

ART. 14. — LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.

Somme demandée	fr.	2,492,510
Litt E à *CC.* de l'art. 7 du budget de 1847 (*voir* page 16 des *Développements*) s'élevant à		2,013,800
Différence en plus sur les allocations de 1847.	fr.	478,510

Les dépenses réelles de 1847 s'élèveront, d'après les indications qui viennent de m'être fournies par la direction, à . . .	fr.	2,273,050
On ne demande donc qu'une augmentation de		219,260
Chiffre égal à la somme demandée	fr.	2,492,510

Cet article comprend tous les objets et matières nécessaires pour le service des convois et pour l'entretien du matériel roulant.

Précédemment, pour justifier les dépenses de cette espèce, on a présenté l'innombrable nomenclature des objets dont l'acquisition devait se faire au moyen des sommes portées au budget.

Le renseignements de cette espèce ne m'ont paru pouvoir éclairer en aucune façon les Chambres sur l'utilité de la dépense; je n'ai, par conséquent, pas cru devoir les reproduire.

Les dépenses dont il s'agit devant être proportionnées au parcours des convois, et basées sur l'effectif des approvisionnements qui se trouvent au magasin central de Malines et dans les magasins particuliers des stations dont la situation n'existe pas au Département, j'ai cru devoir me borner à ne demander provisoirement pour ces fournitures qu'un chiffre global en rapport avec le nombre de lieues de convois qu'on présume devoir être parcouru en 1848. — Si, pendant le cours de l'exercice, lorsque j'aurai pu m'assurer de l'effectif et des besoins des magasins, je reconnais l'insuffisance du chiffre réclamé, je demanderai alors, mais avec connaissance de cause, une allocation supplémentaire.

Par suite de l'exploitation des sections de Jurbise à Tournay et de St-Trond à Hasselt, ainsi que par suite de l'établissement d'un service de nuit, on présume que les convois parcourront en 1848 environ un dixième en plus, du nombre de lieues parcourues en 1847.

On a donc demandé une augmentation d'environ un dixième sur la dépense de 1847, formant les *litt. E* à *CC* de l'art. 7 du budget de 1847.

ART. 15. — RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL.

Somme demandée : fr. 500,000.

L'allocation demandée est égale à celle qui a été votée à l'art. 8 du budget de 1847.

Je me suis borné à maintenir au budget de 1848 la somme votée au budget de 1847, parce que je me suis assuré qu'aussi longtemps que le matériel roulant n'aura pas été porté au complet, il sera toujours impossible d'établir avec quelque exactitude la dépense qui incombe au budget pour renouvellement du matériel.

Je me propose de demander aux Chambres, dans le courant de la session, les fonds nécessaires pour porter le matériel, tant en locomotives qu'en voitures de toutes espèces, à son chiffre normal et définitif.

Après que le matériel sera ainsi établi, on devra porter chaque année au budget les fonds nécessaires pour remplacer les locomotives et voitures qui auront été mises hors de service pendant l'exercice écoulé.

ART. 16. — TRANSPORTS ET PERCEPTION.

Somme demandée . . . . . fr.		190,000
Litt. E. de l'art 10 du budget de 1847 (page 24 des *Développements*). . . . . fr.	12,000	164,800
F. Id. id.	155,000	
G. Id. id.	10,000	
ART. 12 du budget de 1847 (page 25 des *Développements*).	7,800	
Différence en plus sur les allocations de 1847 . . . fr.		25,200

Cette augmentation se répartit comme suit :

Litt. E. Pertes et avaries . . . . . fr.	3,000
F. Frais de camionnage	15,000
Art. 12. Loyer de locaux.	7,200
Somme égale . . . . . fr.	25,200

L'augmentation des *litt. E* et *F* se justifie naturellement par l'ouverture de deux nouvelles sections.

La somme de 7,200 fr. demandée en plus pour loyer de locaux est nécessaire pour l'ouverture de nouveaux bureaux pour la réception des marchandises dans les villes de Bruxelles, Malines, Bruges, Louvain et Namur.

DEUXIÈME SECTION.

§ 4. — Direction de la régie des chemins de fer.

Art. 17. — Personnel, salaires, fournitures, locaux.

Somme demandée	fr.	40,000
Art. 13 du budget de 1847 (page 26 des *Développements*), voté à		37,650
Augmentation sur l'allocation de 1847. . . .	fr.	2,350

Jusqu'à présent tous les agents de la régie indistinctement ont voyagé à tour de rôle pour aller payer les nombreux ouvriers sur toutes les lignes du chemin de fer. Comme, outre les payements à faire, chacun d'eux est chargé d'une partie de la comptabilité, il résulte de cet état de choses que l'expédition des affaires a fréquemment à souffrir par suite de l'absence de l'un ou l'autre des agents.

Pour remédier à cet inconvénient, il est indispensable d'établir un ou deux agents à poste fixe à la direction.

C'est pour couvrir la dépense à résulter de cette mesure, ainsi que de l'extension que prendra le service de la régie, par suite de l'ouverture des sections de Jurbise à Tournay, et de St-Trond à Hasselt, que l'on demande l'augmentation susmentionnée de 2,350 fr.

CHAPITRE IV.

Postes.

Le crédit global de 1,520,000 fr., demandé pour le service des postes se subdivise ainsi qu'il suit :

1° Personnel.	fr.	1,000,000
2° Matériel		500,000
3° Frais de construction et d'entretien des voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer.		20,000
Total.	fr.	1,520,000

ART. 1er. — PERSONNEL.

Somme demandée pour 1848.	fr.	1,000,000
Somme accordée pour 1847.		985,000
Différence en plus.	fr.	15,000

Voici quel est aujourd'hui le nombre d'agents et l'état de la dépense :

	NOMBRE D'AGENTS.	TRAITEMENTS.
1° Inspecteur général et directeurs.	9	58,500
2° Contrôleurs	11	33,800
3° Percepteurs.	134	185,000
4° Commis et adjoints-commis	109	151,300
5° Distributeurs	60	24,760
6° Facteurs	259	148,640
7° Facteurs ruraux.	635	360,300
8° Boîtiers	26	2,355
9° Indemnités des employés attachés au service des postes sur le chemin de fer	»	6,000
10° Frais de remplacement de facteurs malades	»	6,000
Total	1,243	976,655

§ 1er. — Inspecteur général et directeurs.

Depuis l'année dernière, aucun changement n'a été apporté à la position de ces fonctionnaires.

§ 2. — Contrôleurs.

Le nombre de ces agents s'élève toujours à onze ; mais deux d'entre eux ont été promus à une classe supérieure, de manière qu'il y a maintenant trois contrôleurs de 1re, quatre de 2e et quatre de 3e classe, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 10 mars 1846. Leurs traitements réunis sont majorés d'une somme de 800 fr.

§ 3. — Percepteurs.

Les fonds votés par la Législature ont permis d'introduire une amélioration notable, en créant dix-sept nouvelles perceptions dans les localités suivantes : Barvaux, Beauraing, Fleurus, Florennes, Florenville, Gedinne, Hamme, Jemmapes, Lens, Marchienne-au-Pont, Pecq, Pepinster, Rochefort, le Rœulx, Spy, Zele et Zelzaete.

Le nombre des percepteurs se trouve ainsi porté de 117 à 134, bien que la dépense soit seulement augmentée de 13,100 fr., par suite de l'extinction de quelques traitements supplémentaires.

§ 4. — Commis et adjoints-commis.

Les commis et adjoints-commis sont aujourd'hui au nombre de 109, au lieu de 106, et leurs traitements réunis présentent une majoration de 4,500 fr.

Trois nouveaux agents ont dû être nommés, savoir : un commis de 1re classe, chargé des fonctions de sous-chef, au bureau de Gand, où le service de nuit exige une surveillance très active, et deux adjoints-commis de 2e classe à la direction d'Anvers et au bureau ambulant de l'Ouest, dont le personnel n'était pas en rapport avec les besoins du service.

§ 5. — Distributeurs.

Dans le courant de l'année, quatorze distributions ont été érigées en bureaux de perception, et, en outre, on a supprimé celle de Marbais, par suite de la réorganisation du service rural ; mais, comme d'un autre côté six nouvelles distributions ont dû être créées à Antoing, Blankenberghe, Léau, Lennick-St-Quentin, Moll et Willebroeck, le nombre de ces établissements, qui était autrefois de 69, se trouve actuellement fixé à 60, d'où résulte une réduction de 3,580 fr.

§ 6. — Facteurs.

Le nombre des facteurs locaux, qui ne s'élevait l'année dernière qu'à 240, a dû être porté à 259, dont les traitements montent ensemble à la somme de 148,640 fr.

Il y a donc 19 facteurs de plus; onze de ces agents sont attachés aux perceptions récemment établies, à l'exception des bureaux de Beauraing, Fleurus, Gedinne, Pecq, Rœulx et Spy, provisoirement desservis par des facteurs ruraux.

Les huit autres facteurs ont été nommés à Bruges, Charleroy, Fayt, Hasselt, Mouscron, Seneffe, Stavelot et Verviers, où l'accroissement des correspondances et du nombre de distributions a rendu cette mesure indispensable.

L'augmentation de dépense occasionnée par ces diverses nominations est de 9,070 fr.

§ 7. — Facteurs ruraux.

Les crédits alloués pour l'exercice 1847, ont permis d'apporter au service rural les améliorations les plus importantes et le plus vivement réclamées dans l'intérêt du public et des facteurs.

Par suite de la réorganisation mise en vigueur depuis le 1er septembre, les communes rurales, au nombre de 2,350 environ, se trouvent réparties en 659 au lieu de 595 tournées, ou 64 de plus qu'avant cette époque.

L'augmentation du nombre de tournées ayant eu pour résultat de diminuer les itinéraires des facteurs, la distribution des lettres pourra s'effectuer plus promptement dans toutes les communes.

L'avantage d'une double levée de boîte, qui permet de répondre par retour du courrier, a été assuré à 365 communes importantes, ou 221 de plus qu'en 1846.

Les doubles distributions de lettres, établies à titre d'essai dans quelques communes, n'ont pas produit de résultat en rapport avec la dépense, et c'est ce motif qui a engagé l'administration à ne pas y donner une plus grande extension. Le service exceptionnel dont il s'agit n'a été maintenu que pour un très petit nombre de localités commerçantes, auxquelles il a été possible de conserver cet avantage sans surcroît de frais.

Des 64 tournées créées en plus, 40 sont desservies par des facteurs nouveaux; les 24 autres le sont par des facteurs locaux et des messagers-piétons, moyennant une indemnité inférieure aux sommes qu'il aurait fallu dépenser pour salarier convenablement des agents spéciaux.

Les anciens facteurs ruraux ont été généralement chargés de desservir les

tournées les mieux rétribuées ; il s'en suit qu'à l'occasion de la réorganisation du service rural, la plupart de ces agents ont reçu une augmentation, qui varie selon l'importance du service de 25 à 100 fr. par an.

Les mesures qui précèdent produiront sans doute un effet favorable ; d'une part le public se trouvera satisfait de l'amélioration apportée à la transmission des lettres, et d'un autre côté les facteurs ayant un service moins pénible, pourront remplir plus longtemps leurs fonctions, ce qui évitera au trésor les charges résultant de la retraite prématurée de ces agents.

En résumé, les facteurs ruraux sont aujourd'hui au nombre de 635, et leurs traitements réunis s'élèvent à la somme de 360,300 fr., ce qui constitue une majoration de 29,755 fr., sur l'année précédente.

§ 8. — Boîtiers.

Il y a une augmentation de 60 fr. pour une boîte secondaire qui a été placée à Courtrai, afin de procurer plus de facilités aux habitants d'une partie de cette ville.

§ 9. — Indemnités.

Le chiffre des indemnités de logement allouées aux employés des postes sur le chemin de fer a du être augmenté d'une somme de 720 fr., parce qu'il a fallu attacher un surnuméraire au service ambulant sur la ligne de l'Est, et un candidat facteur à celui de la ligne du Midi.

§ 10. — Frais de remplacement.

Les frais de remplacement des facteurs malades se sont élevés à plus de 3,000 fr. pour les six premiers mois de l'année courante, ce qu'il faut sans doute attribuer aux dures privations que ces agents ont eu à supporter par suite de la crise des subsistances.

Comme d'un autre côté le nombre des facteurs ruraux vient d'être augmenté, il a paru convenable d'évaluer les frais dont il s'agit à 6,000 fr. pour l'année prochaine.

§ 11.

Augmentation demandée pour 1848 : 15,000 fr.

Il résulte de la situation qui précède, que les dépenses du personnel des postes s'élèvent aujourd'hui au chiffre de 976,655 fr., et qu'il reste par conséquent une somme de 8,345 fr. sur l'allocation de 985,000 fr. portée au budget de l'année courante.

Toutefois, comme l'administration va se trouver obligée d'établir un service ambulant sur la ligne du chemin de fer d'Ostende à Gand, afin de faciliter la transmission des correspondances entre la Belgique et l'Angleterre, et que

d'un autre côté quelques facteurs sont encore jugés nécessaires, pour compléter l'organisation du service rural, la somme de 8,345 fr., renseignée ci-dessus doit être considérée comme entièrement absorbée.

Si un nouveau crédit de 15,000 fr. a été porté au budget de l'exercice 1848, c'est particulièrement afin de venir en aide aux facteurs de ville, dont la position mérite de fixer l'attention de la Législature.

Dans les villes importantes du royaume, la plupart de ces agents ne touchent que 6 à 800 fr. de traitement, et il est aisé de comprendre qu'en présence du prix élevé des denrées, ils ne puissent plus assurer leur existence avec un aussi modique salaire.

D'un autre côté, le service des petites localités riveraines du chemin de fer est devenu extrêmement pénible, par suite de nombreuses courses à effectuer entre les bureaux de poste et les stations, et un grand nombre de facteurs de dernière classe, qui ne reçoivent aujourd'hui que 400 fr. par an ; sollicitent de ce chef une augmentation, que l'équité ne permet guère de leur refuser.

Le Gouvernement considère donc comme un devoir de réclamer les fonds nécessaires pour remédier à cette fâcheuse situation, et il aime à croire que les Chambres, qui ont toujours montré une vive sollicitude pour les agents subalternes de l'administration des postes, n'hésiteront pas à accueillir une demande spécialement faite dans l'intérêt de ces derniers.

Art. 2. — Matériel.

Somme demandée pour 1848	fr.	500,000
Somme accordée pour 1847		480,000
Différence en plus.	fr.	20,000

La somme réclamée pour les dépenses du matériel doit être répartie comme suit :

1° Frais de bureau.	fr.	37,300
2° Frais de loyer		47,350
3° Papiers, impression, etc.		60,000
4° Frais de tournée.		15,000
5° Transport des dépêches		340,350
Total.	fr.	500,000

§§ 1 et 2. — Frais de bureau et de loyer.

Le chiffre des frais de bureau est augmenté d'une somme de 1,900 fr., sur laquelle 1,700 fr. sont applicables aux nouvelles perceptions, tandis qu'un supplément de 200 fr. a été accordé au percepteur de Bruges.

Les frais de loyer se trouvent également majorés de 2,250 fr., savoir : 1,900 fr. répartis comme ci-dessus, plus 350 fr. pour augmentation de bail du local occupé par la perception des postes à Mons.

§ 3. — Papiers, impressions, etc.

Les frais d'impression, de papiers et fournitures diverses se sont élevés à près de 45,000 fr. pour les huit premiers mois de l'année courante, ce qui fait présumer que le chiffre de 55,000 fr., auquel ces frais ont été évalués, sera dépassé.

On a donc jugé prudent de porter à 60,000 fr. le crédit nécessaire pour l'exercice 1848; toutefois il est permis d'espérer que l'adjudication des papiers et impressions, qui doit avoir lieu prochainement, fera obtenir un rabais sur cette catégorie de dépenses.

§ 4. — Frais de tournée.

La somme de 15,000 fr. accordée pour les années antérieures, est considérée comme suffisante.

§ 5. — Transport des dépêches.

Voici la situation actuelle du transport des dépêches par catégories de services :

1°	services en malles	fr.	135,838 45
2°	id. par entreprise.		118,944 88
3°	id. par messageries		9,597 50
4°	id. à pied		40,233 28
5°	id. par eau.		2,120 00
6°	salaire des entreposeurs		770 00
7°	frais divers		17,496 09
	Total. . . .	fr.	325,000 00

Le nouveau mode de transport des dépêches en malle à un collier, sous la surveillance de courriers choisis par l'administration, a efficacement contribué à l'amélioration des principaux services exécutés par les maîtres de poste; aussi a-t-il paru convenable d'étendre ce système aux lignes de Bruges à Ostende et de Liége à Aix-la-Chapelle, auxquelles on peut ajouter celle de Mons à Chimay, qui sera bientôt desservie de la même manière, aucun entrepreneur n'ayant voulu l'exploiter à des conditions plus avantageuses.

Ces mesures jointes à la révision des distances en postes, décrétée par arrêté royal du 12 juin 1847, auront pour résultat de majorer les frais de transport en malles d'une somme d'environ 12,000 fr., nonobstant l'économie obtenue par la suppression du service de Gand à Anvers, et la division de celui établi entre Liége et Aix-la-Chapelle, dont une partie est actuellement à la charge de l'office de Prusse.

Dans le courant de cette année plusieurs nouveaux services d'entreprise ont été créés sur les routes suivantes :

1° Services en voitures :

De Thourout à Dixmude,
Bouillon à Sedan,
Hasselt à Diest,
Spa à Malmedy;

2° Services à pied :

De Boom à Malines,
Malines à Boom,
Audenaerde à Nederbrakel,
Mons à la station,
Nechin à Pecq,
Mouscron à la station,
Quiévrain à Peruwelz.
Ciney à Dinant,
Binche à la station de Manage,
Audeghem à Tervueren,
Diest à la diligence,
Tirlemont à la station,
Rœulx à Soignies,
Moll à Gheel,
Lennick-St-Quentin à Bruxelles,
Antoing à Tournay,
Enghien à Herinnes,
Jemmapes à la station,
Lens à la station,
Seneffe à la station de Manage,
Léau à Halle-Boyenhoven.

En outre, les services de messageries dont l'indication suit, ont été utilisés au transport des dépêches, savoir :

Audenaerde à Gand,
Dixmude à Roulers,
Hal à Enghien,
Thourout à Dixmude,
Anvers à Boom,
Ath à la station de Jurbise,
Namur à Gembloux,
Perwez à Eghezée,
Namur à Arlon, par Marche et Bastogne,
Courtrai à Ypres,
Courtrai à Avelghem, jusqu'à Audenaerde,
Louvain, Aerschot et Diest,
Diest à Louvain,
Nivelles à la station de Manage,

Bruxelles à Gand,
Hasselt à Beverloo.

A l'occasion du renouvellement des contrats expirés dans le courant de 1847, l'administration a introduit une amélioration utile dans l'exécution des services en carriole, ci-après désignés :

1° Tongres à Maestricht,
2° St-Trond à Hasselt,
3° Hasselt à Beverloo,
4° Hechtel à Eyndhoven,
5° Pepinster à Spa,
6° Alost à Grammont,
7° Namur à Chimay,
8° Hasselt à Diest,
9° Vroenhoven à Maeseyck.

Ces services, dont le parcours journalier est de 580 kilomètres, ou environ 116 lieues, étaient généralement exécutés à raison de 3/4 d'heure par lieue.

Ce temps de route a été réduit à 6 minutes par kilomètre, ou 30 minutes par lieue. Il en résulte une accélération notable pour la transmission des dépêches, et les voyageurs qui profitent des services précités, ont également obtenu une économie de temps très utile sur ces lignes non desservies par le chemin de fer.

Il est toutefois à remarquer qu'en raison même de cette plus grande rapidité, et du renchérissement des fourrages, quelques services coûtent aujourd'hui un prix plus élevé qu'autrefois, bien que l'administration ait toujours eu recours au mode d'adjudication publique.

Des augmentations semblables sont certainement encore à prévoir, et comme d'un autre côté on se plaint de l'insuffisance des communications sur quelques points du pays, il deviendrait difficile de parer à tous les besoins, sans une allocation supplémentaire, qui peut être évaluée à 15,000 fr. environ, somme demandée au budget de 1848.

Les routes sur lesquelles il semble le plus urgent d'établir des services nouveaux, sont celles d'Anvers à Turnhout, de Herve à Verviers, de Virton à Florenville, et de Marche à Barvaux.

Les majorations de crédit sur l'art. 2, Matériel, se résument ainsi :

1° Papiers, impressions, etc. . . . . fr.	5,000
2° Transport des dépêches.	15,000
Total. . . .	20,000

Frais de placement et d'entretien des boîtes dans les communes rurales.
(Pour mémoire[1].

Des boîtes d'un nouveau modèle venant d'être placées dans toutes les communes du royaume, on s'est abstenu de reproduire le crédit de 5,000 fr., qui figurait de ce chef au budget de 1847.

ART. 3. — FRAIS DE CONSTRUCTION ET D'ENTRETIEN DES VOITURES DESTINÉES AU SERVICE DES POSTES SUR LE CHEMIN DE FER.

Pendant l'année courante deux voitures pour le service des postes, sur le chemin de fer, ont été construites en remplacement de deux autres, que leur état de vétusté ne permettait plus d'employer sans danger.

Comme le service dont il s'agit paraît destiné à prendre une plus grande extension, on a jugé utile de maintenir le crédit de 20,000 fr., qui doit servir aussi bien à la construction de nouvelles voitures, qu'à l'entretien de celles existantes.

Note sur l'augmentation des recettes.

Aux renseignements fournis l'année dernière, on croit devoir ajouter que la recette des postes pour l'exercice 1846 a largement dépassé les prévisions, et s'est élevée à la somme de 3,653,000 fr., soit à 183,000 fr. de plus que celle de 1845.

Quant au produit présumé de l'année courante, on peut dès aujourd'hui l'évaluer à 3,750,000 fr. environ, résultat d'autant plus remarquable, que la convention postale conclue avec la Prusse le 23 novembre 1846, a considérablement réduit le port des lettres internationales, ainsi que le prix de transit des correspondances échangées entre l'Angleterre et les États du continent par l'intermédiaire de la Belgique.

La création récente de plusieurs bureaux de perception ne manquera pas non plus d'exercer une heureuse influence sur les recettes, l'expérience ayant prouvé que les dépenses faites dans une juste mesure pour améliorer le service des postes, sont toujours essentiellement productives.

Nota. Par suite des explications données ci-dessus et pour satisfaire au désir même des Chambres on a cru pouvoir se dispenser de reproduire les tableaux de développement, qui accompagnaient les budgets des années précédentes, et auxquels il est d'ailleurs facile de recourir au besoin.

CHAPITRE V.

Mines.

ART. 2. — TRAITEMENT DES INGÉNIEURS ET CONDUCTEURS; FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENTS.

Somme demandée : 167,2000 fr.

Ce crédit est inférieur de 6,000 fr. à celui alloué au budget de l'exercice 1847. (C'est en réalité la même allocation, la somme de 6,000 fr. réservée aux budgets précédents pour les jurys d'examen et les voyages des élèves de l'école spéciale des mines, faisant actuellement l'objet d'un article spécial.)

Aucune augmentation de crédit n'est donc demandée pour le personnel des mines, bien que trois sous-ingénieurs soient encore sans traitement.

La nomination du premier date du		28 septembre	1845.
Celle du deuxième	id.	23 août	1846.
Celle du troisième	id.	9 juillet	1847.

CHAPITRE VI.

ARTICLE UNIQUE. — PENSIONS.

Somme demandée : 75,000 fr.

Le crédit demandé présente, sur celui qui a été alloué pour l'exercice 1847, une augmentation de 5,000 fr., présumée nécessaire pour le payement des pensions à liquider en faveur des fonctionnaires et employés qui ont été admis déjà à faire valoir leurs droits à la retraite ou qui le seront jusqu'à la fin de 1848, ainsi que des pensions de postillons à accorder en vertu des dispositions de la loi du 19 frimaire an VII, maintenues en vigueur par l'art. 65 de la loi générale du 21 juillet 1844, sur les pensions civiles et ecclésiastiques.

Ainsi que l'observation en a été déjà faite précédemment, l'augmentation du crédit nécessaire pour le payement des pensions n'indique pas une augmentation de charges équivalente pour l'État, attendu que les pensions accordées, jusqu'au 31 juillet 1844, au personnel de l'administration des postes et de la division des postes à l'administration centrale sont restées à la charge du budget du Département des Finances, et que, par conséquent, l'extinction de ces pensions ne réduit pas les charges du budget du Département des Travaux Publics, tandis que ces charges s'accroissent du montant des pensions conférées depuis le 1er août 1844 pour le même personnel.

En exécution de l'art. 38 de la loi précitée du 21 juillet 1844, la liste des personnes admises à la pension, à charge du trésor public, du 1er septembre 1846 au 30 septembre 1847, se trouve ci-annexée sous le n° III.

Novembre 1847.

Le Ministre des Travaux Publics,

FRÈRE-ORBAN.

ANNEXES.

N° I.

État général des dépenses d'entretien des routes de l'État, en 1848, et du produit des barrières y établies.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.	*Observations.*
Province d'Anvers.			
Anvers à Sempst	7,895 00	61,575 00	
Anvers vers Breda	8,100 00		
Anvers à Turnhout	12,400 00	24,025 00	
Malines à Louvain	1,290 00	2,600 00	
Anvers vers Berg-op-Zoom	3,800 00	3,150 00	
Turnhout à la limite de la province de Brabant vers Diest	7,190 00	6,375 00	
Lierre à Oostmalle	4,550 00	3,075 00	
	45,225 00	100,800 00	
Province de Brabant.			
Bruxelles à la limite de la province, vers Malines.	6,904 00	13,900 00	
Bruxelles vers Alost et vers Termonde.	11,995 00	21,850 00	
Bruxelles à la limite de la province, vers Ninove.	7,000 00	14,100 00	
Bruxelles vers Braine-le-Comte et vers Enghien .	18,800 00	38,800 00	
Bruxelles par Mont-Saint-Jean, jusqu'à la limite de la province de Namur, avec embranchement des Quatre-Bras vers Charleroy, jusqu'à la limite de la province de Brabant	20,800 00	65,175 00	
Bruxelles à Gembloux et embranchement d'Ixelles à Vleurgat	20,950 00	41,600 00	
Bruxelles à Louvain et embranchement de Saint-Josse-ten-Noode à la route de 2e classe, n° 5, à Etterbeek.	10,200 00	29,500 00	
A reporter	96,649 00	224,925 00	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.	Observations.
Report	96,649 00	224,925 00	
Louvain à la limite de la province, vers Saint-Trond, y compris les traverses de Tirlemont .	15,000 00	12,000 00	
Malines à Namur, depuis le débouché de la route de Wavre à Hamme, jusqu'à la limite du Brabant vers Namur.	11,800 00	14,666 00	
De la limite de la province vers Malines par Louvain, au débouché de la route de Wavre à Hamme, y compris les traverses de Louvain. .	16,860 00	20,458 00	
Louvain à la limite de la province vers Hasselt .	12,950 00	15,650 00	
Tirlemont à Saint Michel	11,300 00	11,100 00	
Mont-Saint-Jean vers Binche et embranchement de Nivelles aux Quatre-Bras	13,200 00	27,875 00	
Traverses de Bruxelles et embranchement de la porte de Schaerbeek	6,000 00	»	
Diest à Beeringen et vers Turnhout	12,100 00	7,700 00	
Mont-Saint-Jean à Tervueren	7,290 00	5,200 00	
Province de la Flandre occidentale.	203,149 00	339,574 00	
De la limite de la Flandre orientale, par Bruges à Ostende	6,970 00	8,841 00	
De la limite de la Flandre orientale à Vive-Saint-Eloy, à la limite de la France au Risquons-Tout	6,400 00	9,580 00	
Ostende à Nieuport	4,540 00	3,775 00	
Spermaille par Furnes à la Panne et de Furnes à Elzendamme	6,600 00	6,935 00	
Elzendamme à Ypres	3,697 00	4,260 00	
Ypres à Menin	4,290 00	10,860 00	
Menin par Courtray à la limite de la province, vers Warcoing	7,490 00	23,770 00	
Nieuport par Furnes vers Dunkerque	5,890 00	3,125 00	
De la limite des deux Flandres à Thourout	4,832 00	19,950 00	
Thourout jusqu'à la route de 1re classe, n° 8, près d'Ostende	6,900 00		
A reporter	57,609 00	91,096 00	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.	*Observations.*
Report	57,609 00	91,096 00	
Courtray à la limite vers Audenaerde	6,200 00	7,625 00	
Nieuport à la croisée de Ghistelles.	3,400 00	14,195 00	
De la croisée de Ghistelles à la frontière de la Hollande vers l'Ecluse	9,216 00		
Blankenberghe à la poste de Pitthem	8,541 00	26,627 00	
De la poste de Pitthem à Courtray.	4,589 00		
De la limite de la France par Rousbrugge et Poperinghe à Ypres.	6,859 00	17,730 00	
Ypres par Warneton au Pont-Rouge à la limite de la France	2,900 00		
Gheluwe par Wervicq et Commines à Warneton.	3,290 00	2,875 00	
Roulers par Iseghem à la route de Courtray à Bruges	2,975 00	5,100 00	
Kerkhove à Vive-Saint-Éloy	3,449 00	2,560 00	
Thielt vers Eecloo	1,874 00	2,575 00	
Pervyse à Dixmude	1,590 00	1,730 00	
Blankenberghe à Bruges par Zuyenkerke	1,557 00	1,246 00	
Poperinghe vers Cassel	3,030 00	1,150 00	
De la barrière de fer (route de 1re classe n° 8) par Dottignies vers Roubaix	3,740 00	3,100 00	
Entretien des rues du Quai et des Sœurs blanches, à Ostende	607 00		
	121,426 00	177,609 00	
Province de la Flandre orientale.			
De la limite du Brabant à Gand	8,080 00	22,775 00	
Gand à la limite vers Bruges, avec embranchement de Maldeghem vers Aerdenburg.	9,500 00	18,700 00	
De la Tête-de-Flandre à Gand	11,700 00	24,240 00	
Gand à la limite vers Courtray	6,288 00	13,800 00	
De la limite du Brabant à Termonde.	2,180 00	2,700 00	
A reporter	37,748 00	82,215 00	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.	*Observations.*
Report	37,748 00	82,215 00	
De la limite du Brabant à Nederbrakel.	6,999 00	3,470 00	
Gand à la limite du Hainaut par Grammont . . .	10,000 00	10,150 00	
Gand à la limite du Hainaut par Renaix	13,837 00	20,700 00	
Peteghem à la limite de la Flandre occidentale.	2,599 00	1,900 00	
Audenarde à la limite de la Flandre occidentale.	3,290 00	2,500 00	
Saint-Nicolas à Alost	6,800 00	10,710 00	
Alost à Grammont, avec l'embranchement d'Alost vers Ninove	8,498 00	5,200 00	
Termonde à Lokeren	2,449 00	4,950 00	
Audenarde à Grammont.	6,900 00	7,000 00	
Renaix vers Lessines.	1,865 00	1,575 00	
	100,985 00	150,370 00	
Province de Hainaut.			
De la limite vers Bruxelles à Mons	8,900 00	19,500 00	Les travaux sont exécutés en régie.
Mons à la frontière française vers Valenciennes.	10,000 00	34,350 00	Id
De la limite vers Courtray à Tournay	6,700 00	28,800 00	Id
Tournay à Bary.	6,279 00		
Bary au Rond-de-Ville.	11,300 00	55,400 00	
Rond-de-Ville à Hornu	7,000 00		
Mons à Beaumont.	11,900 00	32,475 00	
Beaumont vers Philippeville.	2,500 00		Id.
De la limite vers Bruxelles à Ghislenghien . . .	9,000 00	5,700 00	
Ghislenghien à Ath	4,250 00	10,000 00	
Ath à Bary.	14,900 00	11,200 00	Id.
De la limite vers Bruxelles à Bray	22,000 00	35,700 00	Id.
De la limite vers Bruxelles à Charleroy	15,000 00	34,300 00	Id.
Charleroy à la limite vers Philippeville	10,000 00	37,100 00	Id.
De la limite vers Namur à Charleroy	15,799 00	38,900 00	
A reporter	156,028 00	343,425 00	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION		Observations.
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES BARRIÈRES.	
Report.	156,028 00	343,425 00	
Charleroy à Anderlues	17,500 00	38,100 00	Les travaux sont exécutés en régie
Anderlues au Petit-Versailles	11,000 00		
De la limite vers Grammont à Ghislenghien . . .	8,980 00	12,200 00	
Ath au pont à bascule de Nimy	11,000 00	21,500 00	Id
Mons à la frontière, vers Maubeuge	10,000 00	22,000 00	
De la limite vers Renaix par Bury à la frontière, vers Condé.	14,800 00	16,650 00	Id.
Tournay vers Lille	4,700 00	9,000 00	Id
Tournay à la frontière, vers Saint-Amand	2,750 00	3,600 00	
Enghien à Soignies	7,000 00	55,100 00	Id
Soignies à Mariemont.	13,500 00		Id.
Lodelinsart à la Sambre.	7,900 00	10,300 00	
Beaumont à Chimay	8,000 00	17,700 00	Id
Lessines à la limite vers Renaix	6,950 00	4,350 00	
Traverses de la ville de Mons, faisant partie de la grande voirie	4,800 00	»	Id
Mons à Tournay, éclairage du pont-levis de Saint-Ghislain	284 00	»	
Marchienne-au-Pont à la route de 2e classe n° 6.	400 00	»	Id.
	285,592 00	553,925 00	
Province de Liége.			
Liége vers Saint-Trond	13,798 00	23,200 00	
Liége vers Malmedy	19,600 00	20,930 00	Les travaux sont exécutés en régie
Liége vers Visé	8,300 00	11,740 00	Id.
Francorchamps vers Stavelot	2,590 00	2,200 00	Id
Liége à Huy	22,680 00	44,750 00	Id.
Huy à la limite de la province de Namur	4,500 00	5,900 00	Id.
Liége vers Dinant.	13,000 00	14,775 00	Id.
A reporter.	84,468 00	123,495 00	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.	*Observations.*
Report.	84,468 00	123,495 00	
Embranchement de Frayneux à Marche, par Terwagne.	5,000 00	6,200 00	Ces travaux sont exécutés en régie
Liége vers Aix-la-Chapelle	24,600 00	18,870 00	
Battice à Verviers.	9,618 00	12,600 00	Id
Verviers à Theux	4,100 00		Id
Liége à la limite vers Tongres.	8,714 00	21,400 00	Id
Traverses de la ville de Liége, faisant partie de la grande voirie	5,200 00	»	Id
Huy à Hannut	11,600 00	17,500 00	
Hannut à la limite du Brabant	3,200 00	2,850 00	
Aubel à la Minerie	1,649 00	2,470 00	
Aywaille vers Bastogne	4,800 00	3,900 00	Id
Hannut à la limite vers Namur	6,580 00	1,425 00	Id
Jupille à Visé	5,499 00	3,680 00	
Huy à Stavelot, section du pont de Marchin à la route de Liége à Dinant.	4,240 00	8,375 00	
Huy à Stavelot, section comprise entre les routes de Liége à Dinant et de Frayneux à Marche .	1,620 00		Id
Huy à Stavelot, section de Trois-Ponts à Stavelot.	2,800 00	1,500 00	
Aywaille à Remouchamps.	1,280 00	780 00	
Remouchamps à Louveignez.	2,575 00	1,620 00	
Jemeppe au Dieren-Patar	3,200 00	4,600 00	
Val-Benoît à Chênée	3,615 00	5,050 00	Id
Routes communes aux royaumes belge et prussien	3,975 00	4,275 00	
	198,333 00	240,590 00	
Province de Limbourg.			
De la limite du Brabant à celle de Liége, par Saint-Trond	16,700 00	6,225 00	
Saint-Trond à Maestricht	11,500 00	11,050 00	
A reporter	28,200 00	17,275 00	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.	*Observations.*
Report	28,200 00	17,275 00	
Lanaken à Necritter et embranchement autour de Maestricht, par Veltwezel et Lanaken . . .	15,500 00	4,650 00	
De la limite vers Liége à Hasselt	14,900 00	13,925 00	
Hasselt à la limite de la province, vers Bois-le-Duc.	11,500 00	2,820 00	
De la limite du Brabant, vers Diest à Hasselt . .	10,400 00	5,880 00	
Hasselt à Saint-Trond	8,500 00	3,855 00	
Tongres à Bilsen	6,700 00	2,350 00	
Tongres à Visé, 1re section	1,550 00	785 00	
Hasselt à la Meuse, section de Hasselt à Lanklaar.	8,400 00	1,270 00	
Hasselt à la Meuse, 5e section	2,000 00		
Saint-Trond à Herck-la-Ville, 1re et 2e sections . .	5,700 00	1,495 00	Travaux en régie.
Hechtel à Maeseyck, sections de Hechtel à Peer et de Maeseyck à Neeroeteren avec embranchement de Brée au canal de Maestricht	5,440 00	690 00	
Hasselt à Beeringen, 1re et 2e sections	4,000 00	60 00	
	122,790 00	55,055 00	
Province de Luxembourg.			
Du pont de Hogne jusqu'à la rencontre de la route de Bouillon vers Laroche à la hauteur de Champlon	7,645 00	10,525 00	
De la hauteur de Champlon à Bastogne	8,662 00	8,975 00	
Bastogne au pont de Martelange.	7,935 00	16,900 00	
Du pont de Martelange à la frontière, près de Steinfort	11,764 00	14,400 00	
De la limite de la province de Namur au chemin de Saint-Hubert, au-delà de Libin	4,999 00	3,150 00	
Du chemin de Saint-Hubert à la sortie de Neufchâteau	4,999 00	5,200 00	
Neufchâteau à l'entrée du bois de Bologne	5,290 00	13,700 00	
De l'entrée du bois de Bologne à Arlon.	5,190 00		
A reporter	56,534 00	72,850 00	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.	*Observations.*
Report	56,534 00	72,850 00	
Bastogne à Neufchâteau.	6,665 00	1,850 00	
Bastogne à Houffalize.	6,390 00	6,325 00	
Houffalize au champ de Harre.	8,500 00	7,250 00	
Arlon à Longwy et Aubange vers Athus.	7,950 00	14,600 00	
Du Bois-des-Pendus vers Longuyon	8,610 00	6,250 00	
Aubange à Saint-Mard	5,800 00	4,250 00	
Saint-Mard à la sortie de Gérouville et Virton vers Montmedy	5,190 00		
Gérouville à Florenville, avec embranchement de Villers-devant-Orval et Chassepierre à la frontière vers Sedan	4,325 00	8,183 00	
Saint-Hubert jusqu'au delà du pont de Grupont.	3,400 00	2,550 00	
De la frontière française à Bouillon, de Bouillon à Recogne et du Menu-Chenet vers Beauraing.	8,180 00	7,950 00	
Recogne à la hauteur de Champlon	6,734 00	5,075 00	
De la hauteur de Champlon à la sortie de Laroche.	3,980 00	1,975 00	
De la sortie de Laroche à la baraque de Fraiture.	3,980 00	1,650 00	
Bastogne vers Diekirch	2,338 00	1,300 00	
Marche à Terwagne, partie située dans cette province.	1,550 00	1,400 00	
Florenville vers Carignan	788 00	»	
Traverse de Neufchâteau, faisant partie de la route de Bastogne à Neufchâteau	140 00	»	
Baraque de Fraiture à Salmchâteau.	4,185 00	750 00	
Marche vers Rochefort	2,015 00	850 00	
Beauraing à Halma	1,347 00	550 00	
Redressement de la route de 1re classe n° 3, à l'entrée d'Arlon.	1,237 00	»	
Routes des Ardoisières, section comprise entre la hauteur des Corettes et Wiboroche.	3,687 00	950 00	
	153,525 00	146,558 00	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION		*Observations.*
	DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	DES BARRIÈRES.	
Province de Namur.			
De la limite vers Bruxelles à Namur, avec embranchement du Docq vers Fleurus	16,500 00	16,225 00	
Namur à la limite vers Marche.	11,150 00	23,800 00	
Namur à Rouillon.	9,154 00	18,700 00	Les travaux sont exécutés en régie
Rouillon à Dinant.	6,004 43		Id
Dinant à la limite, vers Givet	4,321 66	7,750 00	Id
De la limite vers Beaumont à Dinant.	9,600 00	8,650 00	
Dinant à la limite vers Neufchâteau	8,360 57	7,700 00	Id
Namur à la limite vers Liége	7,870 00	9,900 00	
Marche à Terwagne, partie située dans cette province.	4,950 00	3,700 00	
Traverses de la ville de Namur faisant partie de la grande voirie	7,262 52	»	Id.
Traverse de la ville de Dinant faisant partie de la grande voirie	3,000 00	»	Id
Falmignoul à Vonêche	7,320 00	7,132 00	Id
Vonêche à la limite vers Bouillon	7,280 88	5,400 00	Id
Namur vers Louvain	9,100 00	19,500 00	
Namur vers Hannut	5,600 00	7,300 00	
Ciney au bois de Saint-Remy.	4,557 85	5,800 00	
Du bois de Saint-Remy vers Saint-Hubert	4,851 55		
Philippeville vers Givet.	5,963 54	1,900 00	Id
Floreffe à Burnot.	3,640 00	400 00	Id
Vignée à Rochefort	3,100 00	400 00	Id.
Beauraing à Halma	1,700 00	1,332 00	Id
	141,287 00	145,589 00	

RÉCAPITULATION.

PROVINCES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.	*Observations.*
Anvers	45,225 00	100,800 00	
Brabant	203,149 00	339,574 00	
Flandre occidentale	121,426 00	177,609 00	
Flandre orientale	100,985 00	150,370 00	
Hainaut	285,592 00	553,925 00	
Liége	198,333 00	240,590 00	
Limbourg	122,790 00	55,055 00	
Luxembourg	153,525 00	146,558 00	
Namur	141,287 00	145,589 00	
	1,372,312 00	1,910,070 00	
Sections de routes nouvelles qui doivent être mises à l'état d'entretien en 1848.			
Anvers à Esschen (2e et 3e lots.)	4,163		
Dixmude à Roulers	6,824		
Vyfweghe à Jabbeke	2,000		
Ninove à la limite du Brabant vers Enghien	2,250		
Hasselt à la Meuse (dernière section)	1,250		
Saint-Trond à Herck-la-Ville	3,000		
Peer à Brée	4,500		
Tongres à Visé (2e section)	1,600		
Aubel à la Planck	2,200		
Dolhain à la forêt de Hertogenwald	1,350		
Verviers à Francorchamps (1re section)	4,800		
Huy à Stavelot (section de Werbomont à Trois-Ponts, 1er lot)	1,500		
Traverse de Neufchâteau (route de 1re cl., n° 8)	300		
A reporter	35,737	1,372,312 00	

PROVINCES.		MONTANT DE L'ADJUDICATION de l'entretien DES ROUTES.	*Observations.*
Report	35,737	1,372,312 00	
Neufchâteau à Florenville	7,000		
Salm-Château à Trois-Ponts	3,300		
Xhoris à la limite de la province de Liége vers Barvaux	1,580		
Marche à Bouillon :			
Section de Wavreille à Transinnes. . .	4,600		
Id. de Transinnes au Menu-Chenet.	6,000	79,217 00	
Havelange au Gros-Chêne	2,900		
Wavre à Huy (section d'Eghezée à Bierwart)	4,300		
Tige d'Emblinne à Ciney	2,500		
Gedinne à Nafraiture.	3,200		
Hoogstaede à Rousbrugge	2,400		
Ypres par Kemmel vers Bailleul	5,200		
Total porté au projet du budget. . . .		1,451,529 00	

N° II.

État général des dépenses d'entretien des routes, depuis 1830.

PROVINCES.	1830.	1831.	1832.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.
	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
Anvers	8,412 69	59,101 52	32,455 61	53,910 16	48,505 84	43,700 00	47,350 00	45,700 00	65,300 00
Brabant.....	22,580 95	177,563 02	107,015 43	122,825 39	132,128 15	134,499 75	155,602 70	152,900 00	215,950 00
Flandre occid..	13,559 19	133,157 82	57,475 10	102,297 84	130,450 80	184,685 00	170,995 00	170,995 00	170,309 94
Flandre orient..	24,947 04	79,712 60	59,194 60	108,971 39	142,840 85	148,805 00	148,805 00	148,805 00	146,350 00
Hainaut.....	25,720,25	229,477 24	96,119 25	287,654 45	285,222 85	257,080 72	300,158 54	299,749 00	342,965 96
Liége.....	26,196 57	112,880 42	41,221 18	136,743 84	121,749 29	124,199 97	131,206 90	125 005 77	120,864 49
Limbourg	55,799 79	144,715 00	59,219 55	122,805 94	119,965 15	126,796 95	120,566 63	105,099 96	132,085 22
Luxembourg...	52,752 84	66,717 28	41,296 29	69,284 40	86,559 05	126,793 00	145,235 67	125,267 84	136,531 25
Namur	47,252 78	87,949 22	58,757 88	77,379 80	77,094 85	90,048 45	89,892 55	66,595 54	74,177 56
TOTAUX...	256,782 08	1,091,054 12	552,752 87	1,061,871 19	1,144,496 77	1,236,608 84	1,289,790 79	1,216,118 11	1,400,712 42

1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	TOTAL
FR. C	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
46,529 00	46,529 00	44,739 00	53,840 00	53,840 00	53,840 00	40,675 00	45,225 00	45,225 00	811,077 82
244,280 00	243,280 90	271,580 00	280,720 00	285,348 20	291,875 13	203,149 00	203,149 00	203,149 00	5,405,195 72
150,883 75	155,601 00	166,409 00	176,408 41	181,778 41	186,218 41	120,819 00	120,819 00	121,426 00	2,514,048 67
162,719 00	162,719 00	164,719 00	168,719 00	168,719 00	168,719 00	100,985 00	100,985 00	100,985 00	2,307,680 48
367,670 00	367,954 00	372,754 00	368,196 00	369,196 00	369,196 00	284,692 00	291,692 00	285,592 00	5,201,070 20
156,727 08	163,617 08	170,030 00	184,615 00	185,630 00	183,650 00	189,773 00	192,275 00	198,555 00	2,566,736 59
104,200 00	104,200 00	115,200 00	136,900 00	150,699 18	152,000 00	106,700 00	114,100 00	122 790 00	2,033,839 55
93,095 00	106,095 00	131,717 00	154,502 00	159,400 25	146,952 50	141,006 00	141,506 00	153,525 00	2,018,214 35
90,776 59	106,276 59	121,474 30	131,991 00	145,194 96	151,054 96	136,487 00	136,487 00	141,287 00	1,808,157 85
1,418,880 42	1,456,271 67	1,558,622 30	1,635,891 41	1,675,826 00	1,705,506 00	1,324,286 00	1,546.256 00	1,372,512 00	22,724,018 99

N° III.

Liste nominative des personnes admises à la pension, à charge du trésor public, du 1er *septembre* 1846 *au* 30 *septembre* 1847, *dressée en conformité de l'art.* 38 *de la loi générale du* 21 *juillet* 1844, *sur les pensions civiles et ecclésiastiques.*

N° D'ORDRE.	N° D'INSCRIPTION.	NOM ET PRÉNOMS.	QUALITÉ OU DERNIÈRES FONCTIONS.
1	122	Lucy, Henri-Mathieu	Garde-convoi de 3e classe à l'administration des chemins de fer en exploitation.
2	123	Falla, Charles-Albert-Antoine.	Conducteur de 1re classe des ponts et chaussées.
3	124	Van Laer, François.	Facteur rural des postes. . . . .
4	125	Herten, Martin-Guillaume	Id. . . . .
5	126	Dommershausen, Clément-Cunégond-Guillaume	Id. . . . .
6	127	Mauroy, Charles-Joseph.	Préposé au pont à bascule de Soignies . . . . .
7	128	Collette, Jules-Auguste	Adjoint-comms des postes de 1re classe . . . . .
8	129	Loisse, Louis-Ferdinand-Joseph	Garde-convoi de 2e classe à l'administration des chemins de fer en exploitation.
9	130	Bastin, Joseph-Lambert.	Prépose au pont à bascule d'Ayeneux. . . . .
10	131	Haumont, Joseph.	Conducteur de 2e classe des ponts et chaussées. .
11	132	Hannecart, Charles-Joseph	Id. . . . .
12	133	Nef, Jean-Baptiste-Joseph.	Conducteur de 1re classe des ponts et chaussées.
13	134	Gilleman, Jacques-Jean.	Éclusier au canal de Maestricht à Bois-le-Duc . .
14	135	Pissarello, Ange-Augustin.	Facteur rural des postes. . . . .
15	136	Kaibel, Joseph	Directeur de bureau-percepteur des postes . . .
16	137	Meunier, Jean-Joseph.	Percepteur des postes . . . . .
17	138	Roelants, Hippolyte-Bernard	Préposé au pont à bascule de Gelinden . . . . .
18	139	Thonon, Hubert-Joseph.	Surveillant de 2e classe à l'administration des chemins de fer en exploitation. . . . .
19	140	Waucquez, Hippolyte-Florent-Joseph	Préposé au pont à bascule de Barry. . . . .
20	141	Peeters, Pierre	Facteur rural des postes. . . . .
			A reporter. . . . .

DOMICILE.	DATE DE L'ARRÊTÉ QUI A ACCORDÉ LA PENSION.	DATE A LAQUELLE LA PENSION A PRIS COURS.	MONTANT ANNUEL DES PENSIONS ACCORDÉES En vertu de la loi générale du 21 juillet 1844 sur les pensions.	MONTANT ANNUEL DES PENSIONS ACCORDÉES En vertu de la loi du 19 frimaire an VII sur la poste aux chevaux	*Observations.*
Bruxelles	23 septem. 1848	1er novem. 1844	306	»	
St-Josse-ten-Noode .	id.	1er août 1845	802	»	
Léau	id.	1er décem. 1845	175	»	
Thildonck.	id.	1er juin 1846	191	»	
Tongres.	id.	1er juin 1846	182	»	
Soignies.	15 novem. 1846	1er août 1845	401	»	
Liége	id.	1er avril 1846	207	»	
Mons	19 id.	1er novem. 1844	842	»	
Ayeneux.	id.	1er août 1845	198	»	
Lanklaer	id.	id.	688	»	
Mons	id.	id.	447	»	
Seneffe	id.	1er mars 1846	636	»	
Lanaeken	id.	1er avril 1846	538	»	
Lanaye	id.	1er mai 1846	175	»	
Liége	id.	1er juillet 1846	3,066	»	
Waremme.	id.	1er septem. 1846	177	»	
Tirlemont.	11 fevrier 1847	1er avril 1845.	198	»	
Liége	id.	1er juillet 1845	264	»	
Barry	id.	1er novem. 1846	482	»	
Herent.	id.	id.	175	»	
. . . . .	. . . . .	. . . . .	9,650	»	

N° D'ORDRE.	N° D'INSCRIPTION.	NOM ET PRÉNOMS.	QUALITÉ OU DERNIERES FONCTIONS.
			Report . . . . .
21	142	Bruls, Gérard	Facteur rural des postes . . . . .
22	143	Reveu, dit *Fabritius*, François-Xavier.	Id. . . . .
23	144	De l'Arbre, Jacques	Id. . . . .
24	145	Rigaux, Emmanuel-Joseph	Id. . . . .
25	146	Vanderveken, Jean-Josse	Garde-convoi à l'administration des chemins de fer en exploitation.
26	147	Mousty, Jean-Baptiste	Facteur rural des postes . . . . .
27	148	Fauconier, Constant-Joseph.	Percepteur des postes. . . . .
28	149	Decastiaux, François.	Postillon . . . . .
29	150	De Smet, Antoinette-Sophie, veuve de François-Jean Froduere.	Veuve de postillon . . . . .
30	151	André, Célestin	Éclusier au canal de Charleroy . . . . .
31	152	Martin, Antoine-Joseph	Facteur rural des postes . . . . .
32	153	Vifquain, Jean-Baptiste-Joseph	Inspecteur, chargé des fonctions d'inspecteur-général des ponts et chaussées.
33	154	Pierchaux, Jacques Joseph	Garde-déversoir au service de la Sambre canalisée.
34	155	Daems, Pierre-François-Xavier	Facteur rural des postes . . . . .
35	156	Brandenburg, Jean	Id. . . . .
36	157	Damman, Auguste	Id. . . . .
37	158	De Koninck, Jean-Baptiste	Id. . . . .
38	159	Joechems, Guillaume.	Postillon . . . . .
39	160	Wesels, Pierre	Id. . . . .
			Total . . . . .

DOMICILE.	DATE DE L'ARRÊTÉ QUI A ACCORDÉ LA PENSION.	DATE A LAQUELLE LA PENSION A PLUS COURS.	MONTANT ANNUEL DES PENSIONS ACCORDÉES En vertu de la loi générale du 21 juillet 1844 sur les pensions	MONTANT ANNUEL DES PENSIONS ACCORDÉES En vertu de la loi du 19 frimaire an VII sur la poste aux chevaux.	*Observations.*
. . . . .	. . . . .	. . . . .	9,650	»	
Asch.	11 février 1847	1er décem. 1846	175	»	
Arlon	15 mai 1847	1er janvier 1847	175	»	
Beeck	id.	id.	175	»	
Huy	id.	1er février 1847	175	»	
Bruxelles	3 juin 1847	1er janvier 1847	449	»	
Habay-la-Neuve . .	id.	1er février 1847	175	»	
Thuin	id.	1er avril 1847	179	»	
Soignies	id.	1er janvier 1847	•	150	
Eecloo.	21 id.	1er juin 1845	»	120	Cette pension est accordée à titre de réversion.
Ogy	7 juillet 1847	1er septem. 1845	175	»	
Marche	id.	1er mars 1847	202	»	
Jvry, départem^{t} de la Seine (France).	29 août 1847	1er mai 1846	5,284	»	
Charleroy	id.	1er novem. 1846	175	»	
Bruges.	id.	1er mars 1847	245	»	
Aubange.	4 septem. 1847	1er juin 1847	220	»	
Deynze	id.	1er juillet 1847	175	»	
Hoogstraeten . . .	id.	1er août 1847	175	»	
Bruxelles	19 id.	1er juillet 1846	»	150	
St-Josse-ten-Noode.	id.	1er janvier 1847	»	150	
. . . . .	. . . . .	. . . . .	17,804	570	