

---

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 12 DÉCEMBRE 1855.

---

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1854 <sup>(1)</sup>.

---

## DEUXIÈME RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Le chapitre du projet de budget, concernant les services des chemins de fer, des télégraphes et des postes, n'a été examiné que par deux sections, la 5<sup>e</sup> et la 5<sup>e</sup>; les autres sections ont ajourné toute délibération jusqu'à ce que la commission, instituée par arrêté royal du 29 mars dernier, ait fait son rapport sur les perfectionnements et les économies à introduire dans ces branches importantes du service public; elles ont pensé qu'un budget, auquel l'organisation du 1<sup>er</sup> mars 1852 sert de base, pourrait ne plus être applicable à une organisation nouvelle, et deviendrait ainsi un obstacle à l'introduction, pendant l'exercice 1854, des améliorations que la commission croira devoir proposer à la sanction de M. le Ministre.

Ces raisons étaient puissantes : il n'est pas possible de laisser un service aussi important, pendant une année entière, dans la situation fâcheuse où il se trouve. Il faut que les améliorations, qui seront jugées nécessaires par la commission et le Gouvernement, soient introduites le plus promptement possible; tout ajournement serait préjudiciable au service, au trésor et au public.

Cependant, malgré l'activité que la commission a mise à remplir sa tâche, elle

---

(<sup>1</sup>) Budget, n° 160, session de 1852-1855.

Amendements, annexe au n° 160.

Premier rapport, n° 25.

Rapport sur des amendements du Gouvernement, n° 54.

(<sup>2</sup>) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE MAN D'ATTENRODE, DE BROUWER DE HOGENDORP, AD. ROUSSEL, VERMEIRE, DAVID et DESMAISIÈRES.

n'a pu l'achever jusqu'à ce jour. Elle délibère actuellement sur un projet de réorganisation ; mais un pareil travail est trop sérieux pour ne pas exiger une très-mûre délibération, et le Gouvernement, à son tour, aura besoin de quelque temps pour examiner avec soin les propositions que le conseil lui soumettra. Or, pour rester fidèle à l'esprit de la loi sur la comptabilité de l'État, il est nécessaire que le budget soit voté avant l'ouverture de l'exercice. Nous venons donc vous présenter notre rapport sur le projet de budget, tel qu'il a été déposé au mois de février.

Au surplus, nous avons pensé qu'il était possible d'insérer dans la loi du budget, certaines dispositions qui laisseront au Gouvernement tout le jeu qu'une nouvelle organisation des services pourra exiger.

Partisans d'une spécification étendue des dépenses, dans l'intérêt du contrôle des Chambres, nous aurions hésité à entrer dans la voie que nous venons d'indiquer, s'il ne s'était agi d'un budget qui, pour des causes de même nature que le budget du Ministère de la Guerre de l'exercice 1882, doit être considéré comme provisoire.

Le projet de budget ouvre des crédits particuliers à l'administration centrale des chemins de fer, des postes et des télégraphes, au personnel attaché au service des voies et travaux, à celui du service de la traction et de l'arsenal, au personnel du mouvement et du trafic, des télégraphes, du service général, de la régie et enfin à celui des postes ; il considère chaque service, en quelque sorte, comme un être distinct, ayant ses besoins et ses comptes propres.

Si l'organisation du 1<sup>er</sup> mars 1882 devait rester en vigueur, il faudrait nécessairement maintenir cette spécialité de crédits ; il faudrait la maintenir surtout dans l'intérêt d'un examen sévère des actes de l'administration de la part de la Législature ; mais il est probable que la division des services qui existe aujourd'hui ne sera pas maintenue ; il est possible que l'administration centrale soit simplifiée, afin de se rapprocher davantage de la forme d'administration adoptée par les compagnies ; que les services d'exécution reçoivent plus d'extension, que le travail soit autrement réparti, que les attributions des fonctionnaires soient modifiées ; pourrait-on, dans ce cas, maintenir la spécialité des crédits affectés aux traitements et aux salaires du personnel des différents services ? Les crédits sont réglés en conséquence des charges ; or, on ne peut pas connaître les charges spéciales de chaque service, aussi longtemps que ces services ne sont pas réorganisés, aussi longtemps qu'on ne connaît ni leur nombre, ni le développement qu'ils doivent recevoir. Le projet de budget trace des limites infranchissables aux dépenses à faire pour l'administration centrale, pour le personnel des voies, de la traction, du mouvement, du trafic, etc., parce que la composition de ces services étant connue, il était possible de faire une évaluation plus ou moins rigoureuse de leurs besoins, et la Chambre, dans sa session dernière, avait voulu cette spécification de crédits, dans l'intérêt de son contrôle ; elle l'avait voulu afin de fermer chaque service soit à la faveur soit à l'usurpation. En face de l'inconnu de l'organisation nouvelle, cette précaution devient sans objet.

Nous croyons donc qu'il convient de grouper en un seul article les dépenses pour traitements et indemnités du personnel de l'administration centrale, ainsi que des divers services d'exécution, et de laisser au Gouvernement le soin de

distribuer le crédit, selon l'événement, entre les divers services, à charge de rendre compte à la Chambre de la manière dont le crédit aura été réparti, ou bien, pour rester plus fidèles à l'esprit qui a dicté la subdivision, adoptée dans la dernière session, d'autoriser seulement le Gouvernement, pour le cas où une nouvelle organisation serait introduite, pendant le cours de l'exercice, à opérer des transferts entre les articles relatifs aux traitements, indemnités et frais de route des fonctionnaires de l'administration centrale et ceux des fonctionnaires et employés des différents services d'exécution. La même faculté devrait lui être laissée quant aux articles relatifs aux salaires des agents payés à la journée.

La section centrale recommande ce dernier procédé qui, à son avis, laissera à l'administration toute la latitude que les circonstances réclament.

Avant d'aborder l'examen des articles, il reste une autre observation générale à faire.

Le crédit total demandé au chap. IV, d'après le projet de budget, est de 10,237,670 francs ; celui voté au budget de l'exercice 1853 était de 9,949,803 francs.

Il y a donc une augmentation de 317,867 francs. Mais il ne faut pas perdre de vue que la situation, au mois de septembre dernier, présentait, d'après l'exposé de M. le Ministre des Finances, un déficit de 1,197,000 francs, dont la presque totalité portait sur le service du chemin de fer ; l'insuffisance, pour l'exercice 1853, ne sera donc pas de moins de 1,300,000 francs.

Dans une des séances de la section centrale, M. le Ministre a demandé une augmentation de 400,000 francs à l'art. 57 du projet primitif de budget, augmentation nécessitée par celle du prix des rails, ainsi qu'une majoration de 300,000 francs à l'art. 62, fondée sur le renchérissement considérable du coke.

Il s'ensuit que le crédit total du chapitre IV serait de fr. 11,137,670 ; en sorte qu'il n'atteindrait pas encore le chiffre de la dépense réelle pendant l'exercice de 1853.

Deux membres de la section centrale estiment que, dans l'état actuel de l'exploitation des chemins de fer, cette somme sera insuffisante, et qu'il sera impossible de ne pas excéder les termes du budget. Non-seulement il y aura, comme le prévoit M. le Ministre, une augmentation de 500,000 francs, pour combustible et autres consommations pour le service des convois, mais ils craignent fort que le crédit demandé pour remplacement de rails et accessoires de la voie ne soit insuffisant, à cause du mauvais état dans lequel se trouve plusieurs parties de la voie. A leur avis, la somme de 948,000 francs, demandée à l'art. 57, présentera une insuffisance notable, et ils pensent que tous les articles relatifs aux salaires devront, dans le cours de l'exercice, subir des augmentations considérables.

Il y a de grandes économies à introduire dans l'exploitation du chemin de fer ; mais les bonnes économies ne peuvent pas être introduites en un jour ; elles seront le résultat d'une administration sage, prudente et énergique, d'une administration réellement commerciale, qui est la seule forme applicable à une pareille entreprise. Le chemin de fer souffrira encore quelque temps des erreurs du passé. Heureusement c'est un service si utile au pays, et dont l'avenir est si brillant, que les charges temporaires qu'il pourra encore nécessiter paraîtront légères à la nation.

## CHAPITRE IV.

## SERVICES D'EXÉCUTION — CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE.

La section centrale propose de supprimer les mots : *services d'exécution*, dans l'intitulé de ce chapitre; elle propose aussi d'introduire dans le budget trois articles nouveaux, sous les numéros 59, 60 et 61, qui seraient libellés comme suit :

ART. 59. Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service de l'administration centrale. . . . . fr. 354,800

ART. 60. Frais de route et de séjour des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale . . . . . fr. 18,500

ART. 61. Salaire des hommes de peine, des ouvriers, etc. . . . fr. 17,400

Les motifs de ces transferts des art. 2, 3 et 4 du projet de budget ont été suffisamment indiqués dans les préliminaires de ce rapport; mais il y a une raison de plus qui a porté la deuxième section et la section centrale à adopter cette division : c'est qu'il faut, avant tout, la vérité dans le budget; il faut que la Chambre sache quelles sont les charges réelles de l'administration des chemins de fer; plus qu'aucun autre service, le chemin de fer doit être considéré comme un être distinct, ayant ses besoins propres; grouper les dépenses du chemin de fer et celles du personnel d'autres services dans un même article, peut donner lieu à des abus (<sup>1</sup>), d'autant plus graves, que la régie fait partie de cette première administration, et que la régie, prêtant des moyens faciles pour excéder les termes du budget, cet instrument pourrait être employé au profit d'autres services.

La section centrale a adopté, dans ces trois articles, les crédits qui, conformément à la note insérée à la page 3 du premier rapport, lui ont été indiqués, par le Département, comme devant être affectés à l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes. Il ne saurait donc y avoir le moindre doute sur leur rigoureuse exactitude.

Les art. 55 et 56 (devenus art. 62 et 63) n'ont donné lieu à aucune observation.

ART. 57 (devenu art. 64). *Matériaux, engins, outils et ustensiles* . . fr. 948,000

M. le Ministre a demandé à cet article une majoration de 400,000 francs. Cette demande est fondée sur l'augmentation considérable du prix des rails.

Elle a été accueillie par la section centrale, qui vous propose, par conséquent, de porter l'allocation à 1,348,000 francs.

La section centrale recommande toutefois à M. le Ministre, vu le renchérissement excessif des rails, de ne faire que les renouvellements absolument indispensables.

Les art. 58 à 61 (devenus art. 65 à 68), ont été adoptés.

---

(<sup>1</sup>) Voir les explications données par l'administration sur l'art. 2, premier rapport, p. 2.

A l'art. 62 (devenu art. 69), une augmentation de crédit de 500,000 francs a été pétitionnée par M. le Ministre. Le prix du coke, qui, en 1852, était de 14 à 15 francs par mille kilogrammes livrés dans les dépôts des stations, est aujourd'hui, à Charleroy, de 25 francs, à Manage de fr. 25-50 et à Liège de fr. 27-50. Un renchérissement aussi énorme a rendu nécessaire une majoration considérable du crédit demandé primitivement. L'allocation de l'art. 69 serait donc de 1,560,000 francs.

L'art. 63 (devenu art. 70) a été adopté.

ART. 64 (devenu art. 71). La 3<sup>e</sup> section a demandé que le crédit fut majoré de toute la somme que l'État sera tenu de payer aux compagnies pour l'usage de leur matériel.

Le Département a fourni la note suivante sur l'emploi du matériel des compagnies :

« Le relevé ci-annexé <sup>(1)</sup> indique les sommes dues réciproquement par l'État et » par les compagnies pour l'emploi du matériel aux transports mixtes durant les » années 1852 et d'une manière approximative pour 1853.

» Il résulte de ce relevé qu'en 1852 les sept compagnies de chemins de fer avec » lesquelles l'État est en relation de service, lui ont payé, du chef de l'emploi de » son matériel, une somme de fr. 236,605-14, et que, par contre, l'État a eu à » payer aux compagnies, pour avoir fait usage de leurs voitures, une somme de » fr. 368,826-90, soit fr. 132,225-76 en faveur des compagnies.

» Pour l'année 1853, cette dernière somme sera réduite, d'après les prévisions, » à fr. 125.725-74.

» Cette diminution doit être attribuée à ce que l'administration a pris des » mesures nouvelles pour accélérer le déchargement des waggons dans le plus » bref délai possible et par suite leur prompt renvoi aux compagnies, de manière » à éviter, plus souvent, les frais de chômage à leur payer. L'administration s'at- » tache à rechercher les moyens de diminuer toujours davantage toutes les » dépenses auxquelles cette partie du service donne lieu. »

L'article a été adopté.

Les art. 65 et 66 (devenus art. 72 et 73) ont été adoptés sans observation.

A l'occasion de l'art. 67 (devenu art. 74), la 5<sup>e</sup> section a exprimé l'opinion qu'il serait avantageux à la régularité du service que le nombre de waggons fût déterminé pour chaque station, d'après l'importance du trafic des stations, et qu'au lieu de former des convois entiers de waggons vides pour la formation desquels il faut souvent attendre assez longtemps, il conviendrait de renvoyer les waggons vides, au fur et à mesure de leur déchargement, avec chaque convoi mixte ou de marchandises.

Le Gouvernement a répondu à cette observation dans les termes suivants :

« Le grand développement qu'a pris le transport des marchandises a rendu » insuffisant le nombre déjà restreint des waggons en service. Si la mesure pro-

---

(1) Voir l'annexe.

» posée était mise à exécution, elle aurait indubitablement pour effet de diminuer  
 » l'emploi utile du matériel, de faire chômer, chaque jour, un certain nombre de  
 » waggons qui, sauf le cas de retour, ne pourraient être employés que par la  
 » station à laquelle ils appartiendraient et où ils pourraient parfois rester sans  
 » emploi, tandis que l'administration est forcée de constater quotidiennement les  
 » besoins de matériel de chaque station et de répartir tout le matériel de transport  
 » en conséquence. Toutefois, la mesure proposée a été appliquée à la station  
 » d'Anvers où le mouvement des transports assurait l'emploi immédiat des wag-  
 » gons à leur arrivée.

» Quant au renvoi des waggons vides, il s'effectue généralement par retour des  
 » convois ordinaires et à mesure que les marchandises sont déchargées, mais ces  
 » déchargements s'opèrent avec tant de rapidité que le grand nombre de waggons  
 » qui se trouvent disponibles à la fois, oblige de les expédier par un convoi spécial,  
 » afin de ne pas surcharger les convois de marchandises et surtout afin que ces  
 » waggons, rendus plus tôt à destination, puissent être utilisés sans perdre de  
 » temps. Ce mode de renvoi est sans doute, en pareil cas, le plus favorable aux  
 » intérêts de l'administration. »

L'article a été adopté.

Aucune observation n'a été faite sur les art. 68 et 69 (devenus art. 75 et 76).

A propos de l'art. 70 (devenu art. 77), la 5<sup>e</sup> section a chargé son rapporteur de s'informer si l'augmentation du personnel, pour le service des télégraphes, est nécessaire et si en n'abusant pas des dépêches de service, il ne serait pas possible de s'en tenir au crédit alloué au budget de 1855.

A l'occasion du même article, la 5<sup>e</sup> section a demandé qu'il fût établi, dans les grandes villes, des bureaux centraux de télégraphie.

L'administration a répondu à ces observations ce qui suit :

« Il est absolument impossible d'assurer le service des télégraphes, en 1854,  
 » avec le crédit alloué pour 1855. Ce crédit est le même que celui qui avait été  
 » demandé pour *neuf mois* d'exploitation en 1851.

» Il a été maintenu pour l'année entière en 1852, et en 1853, parce qu'il s'agi-  
 » sait d'un service nouveau dans lequel il fallait se prémunir contre toute dépense  
 » exagérée et attendre l'expérience des premières années pour déterminer les  
 » besoins réels.

» La recette moyenne mensuelle était, en 1851, de 8,400 francs. En 1855, elle  
 » s'élève à plus de 23,000 francs. Aussi le personnel a-t-il été insuffisant aux  
 » jours d'affluence et le crédit a dû être dépassé.

» Pour 1854, nous nous trouvons en présence d'une affluence toujours crois-  
 » sante dans le service intérieur, et nous avons à craindre, dans le service inter-  
 » national, la concurrence des lignes établies par les pays voisins. Ces lignes nous  
 » enlèveront le transit, c'est-à-dire la moitié de nos recettes, si le service laisse à  
 » désirer sous le rapport de la régularité.

» Il est indispensable de compléter le personnel et d'établir sur certaines lignes  
 » un service de nuit permanent. Il est impossible, d'autre part, de continuer un  
 » service, tout de confiance et qui demande des études spéciales, avec des agents  
 » rétribués à raison de 600 à 750 francs par année.

» Tels sont les motifs qui obligent à dépasser encore le chiffre qui avait été  
 » proposé à la Législature au commencement de l'année, alors que les circonstances  
 » ne faisaient pas prévoir des besoins aussi étendus.

» Les dépêches de service, dont parle la 5<sup>e</sup> section, n'entrent que pour une petite  
 » part dans la dépense. Le service des stations intermédiaires est confié presque  
 » exclusivement aux agents des chemins de fer, occupés à d'autres besognes. Il  
 » faut remarquer, d'ailleurs, que ce n'est pas l'affluence des dépêches de service  
 » qui augmente le personnel, mais l'obligation d'avoir des communications assurées  
 » pendant toute la journée.

» Ces dépêches, d'ailleurs, apportent une grande économie dans le service des  
 » chemins de fer, et augmentent l'emploi utile du matériel dans une proportion  
 » considérable. Elles contribuent à la prompte transmission des ordres et à la  
 » sûreté de la circulation. Pour atteindre ce but, il faut leur attirer une régularité  
 » parfaite.

» Les agents du service des télégraphes n'ont épargné aucune peine pour orga-  
 » niser ces relations sans personnel spécial. Le succès n'a pas toujours couronné  
 » leurs efforts, parce qu'ils ont trouvé, dans la plupart des stations, un personnel  
 » déjà insuffisant pour le service des chemins de fer.

» Il n'y a donc pas d'économies à réaliser de ce chef. Toutefois, des instructions  
 » ont été données afin d'éviter tout abus dans le nombre et dans la longueur des  
 » dépêches de service.

» La 5<sup>e</sup> section demande qu'il soit établi, dans les grandes villes, des bureaux  
 » télégraphiques intérieurs.

» Cette question a été étudiée, et des mesures seront prises pour l'établissement  
 » de bureaux là où la dépense à en résulter pourra être faite avec fruit. »

L'article a été adopté.

Les art. 71 à 74 (devenus art. 78 à 81) ont été adoptés purement et simplement.

ART. 75 (devenu art. 82). *Matériel et fournitures de bureau* . . . fr. 120,000

La section centrale propose de majorer ce crédit de 26,000 francs, conformé-  
 ment à la résolution dont il est parlé à l'art. 5, page 4 du premier rapport.

Le crédit serait donc de 146,000 francs.

Les art. 76 à 78 (devenus art. 83 à 85) ont été adoptés sans observation.

A l'art. 79 (devenu art. 86), *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés des postes*, la première section a appelé l'attention du Gouvernement sur les soustractions qui ont eu lieu à la poste ; elle a exprimé le désir qu'il ne fût pris, dorénavant, pour agents des postes, que des personnes dont le passé est à l'abri de tout reproche.

A ce sujet, le Gouvernement nous a transmis la note suivante :

« L'administration n'a pas la prétention de croire qu'aucun fait de l'espèce ne  
 » puisse se produire dans le service ; mais ce qu'elle tient à établir et qu'elle peut  
 » affirmer, c'est que rien n'est négligé, par elle, pour prévenir des actes d'infidélité  
 » de la part de son personnel ; jamais, en effet, elle n'a manqué de circonspection  
 » dans le choix de ses agents ; jamais non plus, sa surveillance n'a été en défaut.

» Elle a soin aussi de faire connaître au public le moyen de garantir ses inté-

» rêts ; le *Moniteur* et les journaux les plus généralement répandus font foi, chaque  
 » jour, de sa sollicitude à cet égard ; mais il est regrettable que toute faible que  
 » soit la taxe supplémentaire fixe (2 décimes), pour soumettre les envois à la for-  
 » malité du chargement, le public s'obstine, assez généralement, à négliger cette  
 » garantie.

» Il est à remarquer qu'il arrive, plus souvent qu'on ne le pense, que la mau-  
 » vaise foi, la négligence ou des erreurs commises en dehors de la poste, font  
 » attribuer à celle-ci des fautes dont elle est parfaitement innocente. Il convient  
 » de tenir compte de ce fait.

» Ainsi, tout récemment encore, des lettres contenant des valeurs importantes  
 » furent adressées de Bruxelles et de Gand, les unes à *Paris* au lieu de *Bruxelles*,  
 » les autres à *Paris* au lieu de *Grammont* ; une autre lettre, contenant également  
 » des valeurs, et que l'on affirmait avoir expédiée, a été, finalement, retrouvée  
 » dans le bureau même de l'expéditeur ; on avait omis de la porter à la poste.  
 » Cependant, auteurs et destinataires, croyant leurs lettres soustraites, s'empres-  
 » sèrent de réclamer.

» On pourrait citer une foule d'exemples semblables et cependant l'on sait que,  
 » malheureusement, beaucoup de personnes éprouvent une grande répugnance à  
 » faire connaître les erreurs qu'elles ou leurs agents ont commises, et qu'elles par-  
 » viennent à constater, après que des réclamations ont été adressées à l'adminis-  
 » tration. »

L'article a été adopté.

ART. 80 (devenu art. 87). La section centrale croit devoir faire remarquer que  
 cet article n'est pas compris parmi ceux dont les crédits pourraient subir des  
 transferts ; elle l'a adopté.

Les art. 81 et 82 (devenus art. 88 et 89) n'ont donné lieu à aucune observation.

Les crédits demandés aux art. 83 à 85 (devenus art. 90 à 92), ayant été divi-  
 sés, il est nécessaire de porter ici, dans de nouveaux articles, la part réservée à  
 la partie du budget concernant l'administration des chemins de fer, postes et télé-  
 graphes.

La section centrale propose de les libeller de la manière suivante :

#### SECTION VIII.

ART. 90. *Pensions*. . . . . fr. 3,500

#### SECTION IX.

ART. 91. *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui  
 n'ont pas de droit à la pension* . . . . . fr. 2,500

#### SECTION X.

ART. 92. *Dépenses imprévues non libellées au budget* . . . . . fr. 9,000

Par suite des modifications qui ont été introduites au projet de budget, le

chiffre total du chapitre VII, concernant les services des chemins de fer, postes et télégraphes, se trouve fixé à 11,569,370 francs et la section centrale vous propose de libeller l'article unique de la loi du budget, conformément au projet ci-joint.

Il nous reste, Messieurs, à vous faire rapport sur les pétitions que vous avez renvoyées à l'examen de la section centrale.

Le conseil provincial d'Anvers vous a adressé une pétition, par laquelle il demande que l'État reprenne l'administration de la Grande-Nèthe.

Cette requête concerne une question sur laquelle la section centrale aura l'honneur de vous présenter un rapport spécial. Nous vous proposons de déposer la pétition sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du budget.

Une autre pétition, émanant de l'administration communale d'Hoogstaede, se rapporte également à la question de la reprise, par l'État, des rivières navigables ou flottables. Cette administration prie la Chambre de voter les fonds nécessaires pour l'exécution de certains travaux destinés à empêcher les inondations de l'Yser. Nous en proposons le dépôt sur le bureau pendant la discussion du projet de budget.

Les administrations communales de Forêt, Louveigné et Gomzé-Andoumont (province de Liège) prient la Chambre de voter les sommes nécessaires pour le redressement de la rampe de Stinval, sur la route de Luxembourg par la vallée de la Vesdre. Nous proposons que ces pétitions restent déposées sur le bureau pendant la discussion du budget.

Nous faisons la même proposition, au sujet d'une demande du conseil communal d'Herzele, pour l'achèvement de la route d'Herzele à Aspelaere, et des pétitions qui vous ont été adressées par des négociants de Gand et des négociants et industriels de Termonde, Wichelen, Waesmunster, Moerseke, Wetteren, Zele, Audegem, Puers, Hamme, Lebbeke, Nieuwerkerke, Meldert, Erembodegem, Hofstade, Hekelgem, Meire, Alost, Hamme, Saint-Nicolas, Lokeren, Seven-Eecken, Exaerde, Moerbeke, Destelberghen, Waächtebeke et Sinay, à l'effet de vous demander que les péages du canal de Charleroy et de la Sambre soient mis en harmonie avec ceux des autres voies navigables, et qu'en attendant la mise à grande section du canal de Charleroy à Bruxelles et l'approfondissement de la Sambre, les péages soient réduits, sur le canal à petite section de Charleroy à Bruxelles, à 40 centimes pour tout le parcours et sur la Sambre canalisée à 2 centimes par tonne-lieue.

*Le Rapporteur,*

DE BROUWER DE HOGENDORP.

*Le Président,*

VEYDT.



## PROJET DE LOI.

---

### ARTICLE UNIQUE.

Le budget du Ministère des Travaux Publics est fixé, pour l'exercice 1854, à la somme de dix-huit millions soixante-neuf mille quatre cent soixante-dix-sept francs trente-cinq centimes (fr. 18,069,477-35), conformément au tableau ci-annexé.

Des traitements ou indemnités pour le personnel de l'administration des chemins de fer ne peuvent être prélevés sur les allocations destinées aux salaires ou à des travaux extraordinaires ou spéciaux.

Dans le cas d'une réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, pendant l'année 1854, les crédits qui figurent aux art. 59, 60, 62, 66, 72, 77, 80, 84 et 86, pourront être transférés de l'un de ces articles sur l'autre, selon les besoins du service.

Il en sera de même des art. 61, 63, 67, 73, 78 et 81.

---

## ANNEXE.

*Relevé des sommes dues réciproquement par l'Etat et par les Compagnies pour l'emploi du matériel affecté aux transports mixtes, pendant les exercices 1852 et 1853.*

DÉSIGNATION DES SERVICES.	1852		1853	
	MONTANT DES SOMMES DUES		MONTANT DES SOMMES DUES	
	A L'ÉTAT.	A LA COMPAGNIE.	A L'ÉTAT.	A LA COMPAGNIE.
Belge-Rhénan. . . . .	169,571 22	35,173 07	69,136 95	26,080 73
Franco-Belge. . . . .	38,575 92	108,711 19	51,539 21	75,234 48
De la Flandre occidentale. . .	5,403 56	9,852 61	4,000 92	5,344 77
De l'Entre-Sambre-et-Meuse. .	2,684 12	10,692 25	1,554 90	6,472 54
De Mons à Manage . . . . .	11,173 42	105,528 50	8,081 12	67,223 12
De Namur à Liège. . . . .	9,012 54	47,059 08	6,604 62	52,045 86
De Charleroy à Erquelines. . .	182 36	1,512 20	471 16	1,914 12
Sommes présumées nécessaires pour les 3 derniers mois.	"	"	64,700 00	06,990 00
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>236,603 14</b>	<b>368,828 90</b>	<b>206,088 88</b>	<b>331,304 62</b>

1852.		1853.	
Payé par l'État. . . . . fr.	368,828 90	Payé par l'État . . . . .	331,304 62
Payé par les Compagnies. . .	236,603 14	Payé par les Compagnies . .	206,088 88
Excédant payé par l'État. . .	132,225 76	Excédant payé par l'État. . .	125,215 74