

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 FÉVRIER 1863.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1863 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. L. GOBLET.

MESSIEURS,

La somme des crédits demandés pour le budget des travaux publics de 1863 s'élève à. fr. 25,952,650
 En 1862, le budget ne montait qu'à 25,759,809
 Différence en plus fr. 192,821

Cette augmentation est motivée par l'élévation nouvelle des traitements des fonctionnaires du Département des Travaux Publics, et par des nécessités diverses indiquées par M. le Ministre des Travaux Publics.

Elle se répartit sur les services suivants :

	Augmentations	Diminutions
<i>Administration centrale</i> fr.	67,675	»
<i>Ponts et chaussées :</i>		
	Augmentations.	Diminutions.
Ponts et chaussées fr.	128,550	»
Bâtiments civils	»	4,800
Canaux et rivières	»	585,450
Ports et côtes	»	146,850
Personnel.	100,156	»
	»	308,394
<i>Mines</i>	9,540	»
A reporter	77,215	308,394

(1) Budget, n° 58.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEERBOOM, était composée de MM. BRACONIER, H. DUMORTIER, VAN OVERLOOP, GOBLET, KERVYN DE LETTENROVE et VAN ISEGHEM.

	Augmentations.	Diminutions.
Report.	77,215	308,394
<i>Chemin de fer, etc. :</i>		
	Augmentations.	Diminutions.
Voies et travaux	62,350	- »
Traction et matériel	»	73,700
Transports	214,900	»
Postes	184,350	»
Télégraphes	54,150	»
Services en général	24,050	»
Régie (transfert)	»	42,100
	<u>424,000</u>	»
	501,213	<u>308,394</u>
Augmentation égale fr.	<u>192,821</u>	

Deux mesures importantes ont été introduites dans le budget de 1863; elles ont tout particulièrement attiré l'examen et l'attention de la section centrale.

La première est l'augmentation du traitement des employés du Département des Travaux Publics, et la seconde est celle qui a fixé leur encadrement.

Les allocations destinées à élever les appointements montent à 652,530 francs, dont la moitié est demandée au budget de 1863. Elles se répartissent ainsi qu'il suit :

ADMINISTRATION CENTRALE.

Traitements des fonctionnaires et employés fr.	28,160	
Traitements des huissiers et salaire des gens de service.	<u>2,615</u>	
		30,775

ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Traitements des ingénieurs et conducteurs fr.	23,840	
Traitements des chefs de bureau, commis, etc.	<u>31,050</u>	
		54,890

MINES.

Personnel du conseil (greffe). fr.	255	
Personnel du corps.	<u>7,285</u>	
		7,540
A reporter fr.		<u>93,205</u>

Report fr. 98,205

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.**VOIES ET TRAVAUX.**

Traitements des fonctionnaires, etc. fr.	13,150	
Salaires des ouvriers	1,900	
	<hr/>	15,050

TRACTION ET MATÉRIEL.

Traitements fr.	11,050	
Salaires	550	
	<hr/>	11,600

TRANSPORTS.

Traitements fr.	64,200	
Salaires	14,200	
	<hr/>	78,400

POSTES.

Traitements des fonctionnaires fr.	45,850	
Traitements des facteurs	60,500	
	<hr/>	106,350

TÉLÉGRAPHES.

Traitements fr.	17,000	
Salaires	150	
	<hr/>	17,150

SERVICE EN GÉNÉRAL.

Traitements fr.	4,500	
Salaires	150	
	<hr/>	4,650

Total fr. 326,405

Le Ministre des Travaux Publics pense qu'au moyen de cette somme, il ne pourra suffire, que dans une certaine mesure, à des nécessités constatées depuis plusieurs années; mais, en présence des préoccupations que lui inspirent les intérêts du Trésor, il ne croit pas pouvoir aller au delà.

Ces sentiments sont appréciés par la section centrale; cependant il lui est impossible de ne pas regretter certaines lacunes dans ce travail.—L'examen des diverses questions qui s'y rattachent trouvera sa place naturellement aux articles des chapitres successifs du budget.

L'encadrement du personnel des Travaux Publics a paru à la section centrale mériter une approbation entière; elle y trouve la preuve de l'entente intelligente des véritables besoins du service et des idées d'ordre et de régularité, si nécessaires dans toute administration.

Encadrer le personnel, c'est, en effet, déterminer d'une manière exacte, à côté des grades et du taux des traitements affectés à chaque grade, le nombre d'agents appartenant à chaque catégorie. — Jusqu'aujourd'hui existait, au Département des Travaux Publics, une situation compliquée, diffuse, et présentant de nombreux inconvénients.

En réformant un pareil état de choses, le Ministre des Travaux Publics a compris également que, à part les avantages résultant de cette mesure au point de vue de l'administration, il en adviendrait encore un bénéfice net pour les employés eux-mêmes. Tout en étant successivement appelés à profiter, sans sacrifice nouveau pour le Trésor, des bonifications résultant des extinctions, ils sauront de plus, d'une manière certaine, ce qu'ils peuvent justement attendre de l'avenir.

Jusqu'aujourd'hui, l'absence de toute règle a permis de faire un grand nombre de nominations peu fondées; pour ne pas être arrêtés par les limites du budget, on demandait le grade sans exiger le traitement correspondant. Cet abus, poussé très-loin, avait fini par constituer une situation anormale, une situation de droit, mais non de fait, qui devait nécessairement être modifiée.

Dépouillement des procès-verbaux des sections.

La 1^{re} section attire l'attention de la section centrale sur la position peu favorable faite au corps des mines, sous le rapport de l'avancement, et demande s'il n'y a pas lieu à lui attribuer une augmentation surtout en ce qui concerne les grades inférieurs.

Un membre demande que les préposés à la perception des péages constatent l'endroit où s'est opéré le chargement des bateaux, afin de connaître le mouvement de chaque voie navigable et par conséquent la totalité des tonnes embarquées sur toutes les voies navigables du pays.

La section désire savoir si tous les wagons compris dans la demande de crédit extraordinaire de 1862 ont été commandés.

La section demande si le Gouvernement ne compte pas bientôt appliquer aux péages des canaux les principes de la libre concurrence. — Les différences que l'on constate entre les diverses voies navigables, peuvent moins que jamais s'expliquer aujourd'hui que les traités de commerce placent la Belgique sur le terrain de la lutte industrielle.

La section demande l'état des recettes sur toutes les voies navigables pour 1861 et 1862 et les dépenses correspondantes.

Elle appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité de changer la forme

ou la couleur des timbres d'un centime et l'utilité qu'il y aurait à établir dans les bureaux de postes une boîte à lettres et une boîte à imprimés.

La section désire savoir quel est l'état des études faites par le Gouvernement sur la question de la création d'un timbre de 5 centimes destiné à un rayon communal.

La section engage le Gouvernement à faire disparaître les constructions bizarres que l'on a ajoutées entre les bâtiments des différents ministères dans la rue de la Loi.

La section demande enfin au Gouvernement s'il ne pourrait pas déposer un projet de loi assimilant les caisses de prévoyance aux sociétés de secours mutuels.

La 2^e section désire savoir si le bâtiment de l'ancienne prévôté à Bruges appartient à l'État et quelle est sa destination actuelle. Elle demande ou en est le projet de l'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles et exprime le vœu que le Gouvernement s'occupe au plus tôt des travaux d'amélioration pour l'Escaut et la Lys.

La section charge son rapporteur d'appeler aussi l'attention de la section centrale sur l'urgence d'une solution de la question du pointillage des timbres postes.

La 3^e section désire connaître le tableau des avocats, le traitement de chacun d'eux et s'il n'y a pas moyen de réduire le chiffre de 30,000 francs.

Un membre de cette section demande d'après quelle base le crédit de 800,000 francs est réparti, et il désire avoir la production du tableau de répartition de la dernière période quinquennale.

La section demande pourquoi le pont sur le canal de Gand à Bruges, à Hausbeke, ne se trouve pas proposé. Elle voudrait également savoir si le Gouvernement compte bientôt construire un pont entre Sinay et Exaerde, et quelles sont ses intentions au sujet du creusement de la Zuydledede.

La section désirerait voir utiliser les ingénieurs au service des communes, tout en respectant, bien entendu, les droits des communes.

La 4^e section appelle sérieusement, et à l'unanimité, l'attention du Gouvernement sur la nécessité impérieuse, qu'il y a de surveiller le service des chemins de fer concédés. L'intérêt public est lésé de toute façon, et il est évident, que les personnes qui sont obligées d'employer ces lignes, soit pour elles soit pour leurs marchandises, deviennent victimes d'abus que la dignité du Gouvernement ne devrait pas souffrir. — La section charge également son rapporteur de demander au Gouvernement pourquoi certaines compagnies concessionnaires ne sont pas obligées d'exécuter les clauses et les charges de leur contrat, et pourquoi on les dispense de la construction de certains embranchements qu'ils se sont engagés à exécuter, par exemple, Hainaut-Flandre.

La section appelle encore l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur le mauvais usage que l'on fait des tarifs, et sur les anomalies qui en résultent à chaque instant sur les lignes concédées.

La section charge son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale sur la position d'infériorité et d'exception où se trouve le personnel des mines, qui manque complètement d'avancement.

La section se plaint du mauvais état de nos stations en général, et de l'absence presque absolue d'abris pour les voyageurs. — Cette remarque peut à plus forte

raison s'appliquer aux lignes concédées. où l'état des stations est plus défectueux encore. — La section insiste sur l'importance de cet objet.

La section demande que toutes les localités de quelque importance, et notamment les chefs-lieux de canton, soient reliées, au réseau télégraphique principal; elle insiste également sur la nécessité de pointiller les timbres-postes.

La 5^e section appelle l'attention du Gouvernement sur la dérivation des eaux des polders d'Assenede vers le canal de Selzaete.

Un membre demande que le rapporteur soit chargé de s'informer quel est le *minimum* actuel du traitement des facteurs ruraux, et à quel chiffre il s'élèvera après le présent budget. — La section centrale fait sienne cette proposition.

La section demande que l'attention du Gouvernement soit appelée sur l'utilité de faciliter le transport des dépêches entre la Flandre belge et la Flandre néerlandaise.

La 6^e section s'étonne que tous les fonctionnaires des Travaux Publics ne reçoivent pas une augmentation de traitement, alors que cela est considéré comme possible et que cela a lieu dans les autres départements.

La section demande si les avocats du Département des Travaux Publics sont à honoraires fixes.

Elle recommande à l'attention du Gouvernement la construction des routes servant de raccordement aux stations des chemins de fer, et l'engage à continuer ses efforts pour qu'il en soit construit partout. — Elle se plaint également de la manière défectueuse dont se fait l'élagage des arbres sur les routes.

La section désire savoir où en sont les études relatives à l'élargissement des écluses du canal de Charleroi, et où en sont les travaux d'amélioration du canal de Plasschendaele, par Nieupoort, vers la France, et ceux de l'Yser.

La section insiste pour que M. le Ministre donne à la section centrale des renseignements sur les dégâts qui ont eu lieu, par les dernières tempêtes, à la grande digue de mer, à Ostende, et aux dunes entre Ostende et Nieupoort; s'il est arrivé que l'estran a considérablement diminué depuis quelques années; quels sont les travaux que le Gouvernement a proposé de faire pour prévenir tout accident, et fortifier la digue de mer et les dunes; enfin, à combien s'élèverait la dépense.

Discussion générale en section centrale.

La section centrale décide que les observations relatives au budget des Travaux Publics seront faites plus utilement dans l'examen successif des articles; elle ne croit donc pas nécessaire d'entamer une discussion générale, et se borne à poser à M. le Ministre une série de questions. (*Voir aux annexes, p. 27 et suiv.*)

Discussion des articles.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

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

Adopté.

ART. 2. *Traitement des fonctionnaires et employés.* fr. 618,170

Cet article, après avoir été tenu en suspens, afin d'avoir connaissance des réponses aux diverses questions soumises à M. le Ministre des Travaux Publics, a définitivement été adopté.

La surveillance des chemins de fer concédés a donné lieu à des observations que la section centrale tient à voir insérer dans le rapport.

La 4^e section avait tout spécialement appelé son attention sur les inconvénients qui résultent de l'exploitation défectueuse de la plupart des lignes qui n'appartiennent pas au Gouvernement.

Diverses circonstances rendent le service des compagnies imparfait sous bien des rapports, et parfois le peu de souci qu'elles paraissent avoir des justes exigences du public, donne lieu à des réclamations fondées, tout aussi bien en ce qui concerne le transport des voyageurs, que celui des marchandises.

La surveillance du Gouvernement s'exerce-t-elle d'une manière efficace? La section centrale devrait le supposer, puisqu'on demande un chiffre de 51,500 francs pour cet objet. — Mais elle ne peut apprécier quels sont les résultats de cette surveillance inscrite au budget.

Forts des termes de leurs contrats, se couvrant de leur droit de propriété, les compagnies n'ont pour cette surveillance qu'un respect facultatif, et s'y soustraient d'autant plus facilement, que M. le Ministre lui-même déclare, de son côté, qu'elle est dénuée de sanction réelle.

Nous sommes donc amenés à supposer que le Gouvernement, reculant devant une impuissance relative, abandonne cette partie du service public, qu'il importe cependant si fort de maintenir.

On serait d'autant plus tenté de le croire qu'on voit qu'un seul employé spécial est chargé de tout ce service et qu'il n'existe, en dehors de la tenue de la comptabilité, aucun autre fonctionnaire attaché à cette surveillance.

La section centrale n'a pas voulu réduire le chiffre de 51,500 francs porté à l'art. 3 du budget, quoiqu'elle ne puisse approuver le Gouvernement dans la manière dont s'exerce la surveillance des chemins de fer concédés. Elle est convaincue que le Département des Travaux Publics prendra cette partie de son service plus au sérieux que jamais; la responsabilité qui lui incombe de ce chef est grande, et diminuer ses ressources en ce moment, ne serait-ce pas mettre un nouvel obstacle à la réalisation des désirs qu'elle exprime.

Est-il admissible que le Gouvernement puisse se déclarer impuissant, en invoquant l'absence de sanction aux mesures d'ordre public qu'il est tenu de prendre dans l'intérêt et au nom des droits de ses administrés.

La section centrale ne le pense pas. — Si l'absence des mesures légales ne permet pas aujourd'hui au Gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour garantir les intérêts des contribuables, pourquoi ne vient-il pas, en présentant un projet de loi, demander à la Législature de parer à cet abus?

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires
et des employés.* fr. 33,200

Adopté.

ART. 4. *Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service fr. 55.400*

Adopté.

ART. 5. *Matériel, fournitures de bureau, etc. fr. 53.500*

Tout en adoptant cet article, la section centrale demande s'il n'y aurait pas moyen de comprendre dans une même adjudication l'impression et la fourniture du papier.

ART. 6. *Honoraires des avocats du Département. fr. 50,000*

Adopté.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BÂTIMENTS CIVILS.

SECTION PREMIÈRE.

PONTS ET CHAUSSÉES

ART. 7. *Entretien ordinaire et amélioration de routes, construction de routes nouvelles fr. 2.965.277*

Adopté.

ART. 8. *Travaux de plantation de toute nature le long des routes, à l'exception de ceux compris dans les prix d'adjudication des travaux d'entretien des routes. fr. 41,000*

Adopté.

SECTION II.

BÂTIMENTS CIVILS.

ART. 9. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État, ainsi que des bâtiments dont les lois mettent l'entretien à la charge de l'État, fr. 130,000*

Adopté.

ART. 10. *Restauration complète de la façade du bâtiment de l'ancienne Prévôté à Bruges. fr. 7,000*

Adopté.

SECTION III.

SERVICES DES CANAUX ET RIVIÈRES.

ART. 11. *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire et dépenses d'exploitation des canaux et rivières fr. 907,500*

Adopté.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES CANAUX ET RIVIÈRES.

Bassin de la Meuse.

ART. 12. <i>Meuse dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg.</i> fr.	53,500
Adopté.	
ART. 13. <i>Canal de Liège à Maestricht.</i> fr.	2,330
Adopté.	
ART. 14. <i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc</i> fr.	2,500
Adopté.	
ART. 15. <i>Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut</i> fr.	8,000
Adopté.	
ART. 16. <i>Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo</i> fr.	5,600
Adopté.	
ART. 17. <i>Canal d'embranchement vers Hasselt</i> fr.	21,500
Adopté.	
ART. 18. <i>Canal d'embranchement vers Turnhout</i> fr.	2,400
Adopté.	
ART. 19. <i>Sambre canalisée</i> fr.	16,000
Adopté.	
ART. 20. <i>Canal de Charleroi à Bruxelles</i> fr.	5,500

La section centrale, en adoptant cet article, croit devoir rappeler à M. le Ministre des Travaux Publics que l'urgence de prendre une décision pour l'amélioration de la navigation du canal de Charleroi devient tous les jours plus légitime.

Dans sa réponse à la section centrale, M. le Ministre semble considérer cette entreprise comme bien lointaine. A cela ne peut-on objecter avec raison que les péages élevés de cette voie de navigation sont assez rémunérateurs pour que l'on prenne en considération ce qu'ils rapportent; améliorer la condition du canal ou diminuer considérablement les péages, si pas les limiter aux frais, tel est le dilemme qui nécessairement doit être résolu promptement.

L'intérêt du producteur du bassin de Charleroi n'est pas ici seul en jeu et l'intérêt du consommateur des localités importantes et de la capitale est également compromis d'une manière plus absolue encore; aussi les réclamations contre l'élévation des péages et les entraves qui gênent la navigation doivent-elles être prises en considération à ce double point de vue.

Bassin de l'Escaut.

ART. 21. <i>Escaut</i>	fr.	3,150
Adopté.		
ART. 22. <i>Canal de Mons à Condé</i>	fr.	72,000
Adopté.		
ART. 23. <i>Canal de Pommerœul à Antoing</i>	fr.	4,300
Adopté.		
ART. 24. <i>Lys</i>	fr.	18,150
Adopté.		
ART. 25. <i>Canal de dérivation de la Lys, de Deynze vers la mer du Nord</i>	fr.	6,850
Adopté.		
ART. 26. <i>Canal de Gand à Ostende</i>	fr.	10,200

La section centrale adopte cet article et admet, sur la proposition d'un de ses membres, le bien-fondé des réclamations qui demandent la construction d'un pont à Hansbeke, sur le canal de Gand à Ostende.

Certes, les motifs donnés par le Ministre des Travaux Publics sont sérieux, et il faut évidemment en toute consistance se préoccuper de l'intérêt du Trésor, mais cette dépense de la construction d'un pont à Hansbeke est tout aussi utile que d'autres dépenses du même genre votées et exécutées depuis peu; de plus le travail que l'on sollicite aura pour le Gouvernement un double avantage, celui de satisfaire les contribuables et de procurer en même temps des facilités de communication à la station du chemin de fer.

ART. 27. <i>Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges</i>	fr.	15,000
Adopté.		

ART. 28. <i>Canal de Plasschendaale, par Nieupoort et Furnes, à la frontière de France</i>	fr.	2,000
Adopté.		

ART. 29. <i>Canal de Gand à Terneuzen</i>	fr.	1,200
Adopté.		

ART. 30. <i>Moerwaert</i>	fr.	200
-------------------------------------	-----	-----

La majorité de la section centrale adopte cet article, en émettant le vœu de voir au prochain budget un crédit destiné :

1° A mettre en bon état le canal dit *le Zuidlede*, qui, d'après un arrêt de la Cour de Gand, rendu conformément aux prétentions du Gouvernement, fait partie du domaine de l'État ;

2° A subsidier la commune de Saffelaere pour les travaux de mise en bon état du canal dit *Saffelaers-Vaerdeken*.

3° A permettre la construction d'un pont entre Exaerde et Sinay au point dit *le quai de Sinay*.

ART. 31. *Dendre* fr. 32,250
Adopté.

ART. 32. *Rupel* fr. 8,500
Adopté.

ART. 33. *Dyle et Demer* fr. 63,000
Adopté.

Bassin de l'Yser.

ART. 34. *Yser* fr. 2,500
Adopté.

ART. 35. *Canal d'Ypres à l'Yser* fr. 9,600
Adopté.

Plantations.

ART. 36. *Plantations nouvelles* fr. 12,000
Adopté.

Bac et bateaux de passage.

ART. 37. *Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances* fr. 32,000
Adopté.

SECTION IV.

PORTS ET CÔTES.

ART. 38. *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire des ports, côtes, phares et fanaux* fr. 233,250

La section centrale a jugé bon d'appeler l'attention du Gouvernement sur les dangers que peut présenter l'amaigrissement et le défaut d'entretien des défenses naturelles ou construites sur nos côtes pour protéger le pays contre la puissance des hautes marées.

Le Ministre des Travaux Publics, en dehors de la réponse écrite qu'il a adressée à la section centrale, a donné à cette dernière des explications orales, d'où il résulterait que les mesures les plus énergiques vont être prises pour obvier au mal.

La section centrale regrette que l'entretien d'une partie de nos côtes entre Heyst et Blankenberghe ait été complètement abandonné pendant un an et demi. Le Ministre des Travaux Publics, interpellé à ce sujet, a promis que cet état de chose allait immédiatement cesser.

Un procès engagé entre l'entrepreneur et l'État avait amené ce résultat fâcheux.

La section centrale croit devoir engager l'administration à prendre des précautions telles, qu'à l'avenir une contestation privée ne puisse mettre en péril des intérêts publics aussi graves.

L'article est adopté.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES PORTS, CÔTES, PHARES ET FANAUX.

ART. 39. Côte de Blankenberghe fr. 22,000

Adopté.

ART. 40. Phares et fanaux. fr. 5,600

Adopté.

SECTION V.

FRAIS D'ÉTUDES ET D'ADJUDICATION.

ART. 41. Études de projets ; frais de levée de plans ; achats d'instruments, etc. fr. 22,000

Adopté.

SECTION VI.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 42. Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacement . . . fr. 633,150

Deux propositions ont été faites au sein de la section centrale, dans le but de modifier le chiffre présenté par le Gouvernement.

La première demande de porter le traitement des ingénieurs en chef de 1^{re} classe uniformément à 8,000 francs, c'est-à-dire de supprimer le traitement *minimum*, et celui des ingénieurs en chefs de 2^e classe à 7,000 francs.

La seconde propose de fixer le traitement des conducteurs principaux à fr. 3,600

Celui des conducteurs de 1^{re} classe à 3,000 et 2,800

— 2^e classe à 2,600 et 2,400

— 3^e classe à 2,200 et 2,000

En demandant de faire disparaître le chiffre du traitement *minimum* des ingénieurs en chef de 1^{re} classe, on ne fait que mettre les directeurs des ponts et chaussées sur le même pied que leurs collègues de l'administration des Finances, qui tous, par suite de la nouvelle organisation, sont portés indistinctement à 8,000 francs. Les trois directeurs de l'administration centrale ont également ce traitement fixe ; pourquoi donc établir une infériorité de position pour les inspecteurs en chef directeurs ?

La responsabilité des ingénieurs en chef de 1^{re} et de 2^e classe est des plus considérables ; leur mission administrative et technique est tout aussi importante que

celle des directeurs de l'administration centrale. — Maintenir les ingénieurs de 2^e classe au traitement de 6,000 francs, traitement qu'ils ont toujours eu depuis l'organisation, ce serait les placer au-dessous d'un chef de division, qui peut atteindre un traitement de 6,500 francs — Cela ne paraît pas équitable et doit nécessairement amener du découragement dans tout le corps.

Le nombre des ingénieurs en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées en province étant de trois, et celui des ingénieurs de 2^e classe de huit, la somme dont la proposition augmenterait le budget serait, au *maximum*, de 11,000 francs, soit 5,500 francs pour 1863.

Un membre de la section centrale combat cet amendement, en disant qu'il est imprudent de ne pas s'en tenir en ces matières aux propositions du Gouvernement, qui a dû mesurer les augmentations des dépenses proposées avec les ressources disponibles. Déjà l'on a fait, dans des circonstances antérieures, des majorations aux chiffres du budget, et il craint que les dépenses générales ne deviennent trop considérables et ne rendent nécessaires de nouveaux impôts. Il ne peut accepter l'amendement, en présence de ces considérations qui lui paraissent des plus sérieuses.

La section centrale désire également augmenter le moins possible les dépenses du budget, mais elle n'admet pas que ce motif soit absolu en toute circonstance. — Le sacrifice que l'on demande d'ailleurs au Trésor est des plus minimes, et ne peut, en quoi que ce soit, avoir des conséquences importantes au point de vue général.

La proposition mise aux voix est adoptée, par cinq voix contre une et une abstention.

La section centrale a pris également en considération, par six voix contre une, l'augmentation proposée pour les conducteurs des ponts et chaussées.

Il lui a paru équitable de demander à la Législature de rendre moins pénible la position de ces fonctionnaires utiles et pratiques, dont les appointements sont peu élevés et dont les chances d'avancement sont, d'un autre côté, tout-à-fait bornées, ou plutôt à peu près nulles.

Au nombre de huit, les conducteurs principaux forment l'état-major d'un corps assez nombreux de fonctionnaires; parvenir à ce poste, c'est tout ce que peuvent espérer, comme avancement, les conducteurs de 1^{re}, 2^e et 3^e classe. Plus loin, il leur est impossible d'atteindre; les difficultés pratiques et matérielles qui les arrêtent, sont en quelque sorte insurmontables.

Est-il juste, surtout dans de telles circonstances, de laisser les conducteurs principaux dans un état d'infériorité vis-à-vis de leurs collègues de l'administration des chemins de fer, c'est-à-dire les chefs de section? Par suite de la nouvelle organisation, ces derniers voient leurs appointements portés à 3,600 francs, tandis que les conducteurs principaux n'auraient que 3,200 francs.

Les fonctions des conducteurs sont pénibles et demandent des notions techniques; leurs études ne sont pas aussi fortes, il est vrai, que celles des ingénieurs, mais elles n'en exigent pas moins deux années de séjour à l'école du génie civil; ils n'y sont admis qu'après avoir passé l'examen d'élève conducteur.

Les conducteurs sont en quelque sorte les chevilles ouvrières de l'administra-

tion, où, dans leur position modeste, ils rendent de véritables services, qui passent trop souvent inaperçus.

Ils n'ont pas de frais de bureau et sont cependant obligés de faire des plans et des écritures. Leurs frais de route sont excessivement minimes et ne s'élèvent qu'à 200 francs, et ils se trouvent dans la catégorie des fonctionnaires les moins rétribués. Les conducteurs des ponts et chaussées forment un corps à part, spécial, si nous pouvons nous exprimer ainsi, et l'augmentation que la section centrale demande, ne peut, en quoi que ce soit, être invoquée par analogie en faveur d'aucune autre classe de fonctionnaires.

Le nombre des conducteurs principaux étant de huit et celui des conducteurs des trois classes de cent huit, l'augmentation sur le chiffre du Gouvernement, par suite de l'acceptation de l'amendement, sera de 3,200 francs pour les conducteurs principaux, et de 21,600 francs pour les autres; soit en totalité une somme de 24,800 francs, dont la moitié à porter au budget de 1863; soit 12,400 francs.

Un membre, tout en s'abstenant de faire de nouvelles propositions relatives au traitement des autres fonctionnaires des ponts et chaussées, croit devoir exprimer ses regrets de certaines anomalies, qui lui ont paru peu justifiées. Pour en citer un exemple, il s'étonne que les chefs de bureau dans les ponts et chaussées n'ont que 2,800 à 3,000 francs, tandis que les chefs de bureau à l'administration centrale ont de 4,000 à 5,000 francs, et ceux du chemin de fer de 3,500 à 4,000 francs.

Le chiffre de l'art. 42 ainsi amendé s'élève à 645,550 francs.

Il est adopté.

ART. 43. *Traitements et indemnités des chefs de bureau et commis, des éclusiers-pontonnières, etc., etc.* fr. 586,143

Adopté.

ART. 44. *Frais des jurys d'examen et des conseils de perfectionnement, missions des élèves ingénieurs, etc.* fr. 10,000

Adopté.

CHAPITRE III.

MINES.

SECTION PREMIÈRE.

PERSONNEL DU CONSEIL.

ART. 45. *Personnel du conseil des mines. — Traitements.* fr. 42,355

Adopté.

ART. 46. — — — *Frais de route.* fr. 600

Adopté.

ART. 47. — — — *Matériel* fr. 2,000

Adopté.

SECTION II.

PERSONNEL DU CORPS.

ART. 48. *Traitements et indemnités du personnel du corps des mines, et salaires des expéditionnaires employés par les ingénieurs.* fr. 180,638

Une discussion assez longue s'est élevée dans le sein de la section centrale au sujet de cet article, et la question soulevée par la 1^{re} et la 2^e section relativement à la position des ingénieurs du corps des mines a été l'objet d'un examen sérieux.

Les traitements des ingénieurs des mines sont les mêmes que ceux des ingénieurs des ponts et chaussées, mais l'avancement dans ce dernier corps est bien moins lent. On y compte en effet neuf ingénieurs en chef, tandis que dans le corps des mines il n'y en a que deux.

L'effectif du personnel étant de cinquante-cinq dans les ponts et chaussées et de quarante-sept dans les mines, il s'en suit que les chances de parvenir aux emplois supérieurs sont huit fois moindres dans le second que dans le premier de ces corps.

Dans la division technique de l'administration du chemin de fer, il n'y a, comme dans le corps des mines, que deux ingénieurs, mais il existe une catégorie d'ingénieurs, nommés ingénieurs principaux, au nombre de sept, qui, dans le budget de 1863, ont des appointements de 5,500, 6,000 et 6,500 francs, tandis que ceux des ingénieurs principaux des mines ne sont que de 5,000 francs.

Si on établit la proportion qui existe dans ces trois services entre le nombre des fonctionnaires des grades inférieurs et le total de l'effectif, on arrive aux résultats suivants : dans le chemin de fer les ingénieurs de 3^e classe et les sous-ingénieurs représentent 17 p. % de l'effectif ; dans les ponts et chaussées 38 p. %, et dans les mines 78 p. %.

Ces chiffres démontrent à l'évidence la position inférieure du corps des mines sous le rapport des chances d'avancement, et l'on ne doit plus s'étonner de voir dans le tableau figurant aux *Réponses*, annexe C, p. 60, que parmi les ingénieurs de 5^e classe il existe des fonctionnaires qui sont entrés dans l'administration en 1824, et qu'il y a des sous-ingénieurs dont l'entrée dans ce corps remonte à 1826, 1828, 1838 et 1859.

M. le Ministre des Travaux Publics, en réponse aux observations de la section centrale, a reconnu qu'il y avait des mesures à prendre pour améliorer la position des fonctionnaires des mines. Voici sa réponse :

« Indépendamment de l'amélioration qui résultera pour le corps des officiers
 » des mines, de la nouvelle échelle des traitements projetés, le Département
 » cherchera à rendre cette amélioration plus sensible encore, en portant, lors de
 » l'organisation des cadres de ce personnel, le plus grand nombre possible d'agents
 » dans les cadres supérieurs, jusque et y compris le grade d'ingénieur de
 » 1^{re} classe, toutefois sans rompre une certaine harmonie qui doit exister entre
 » le nombre des grades supérieurs et celui des grades moyens et inférieurs. Mais
 » il faut reconnaître qu'à cet égard il ne serait pas équitable de traiter exacte-
 » ment sur le même pied les ingénieurs des mines et ceux des ponts et chaussées
 » ou du chemin de fer.

» Enfin, une autre mesure que le Département se propose de prendre et qui sera d'une efficacité évidente, c'est d'introduire dans le nouveau règlement organique une clause autorisant l'octroi d'un supplément de traitement aux agents qui auraient passé un certain nombre d'années dans leur grade, avec jouissance du *maximum* des appointements y affectés.

» Le laps de temps passé dans le grade créerait ainsi des titres à une augmentation, qui ne seraient pas subordonnés à l'existence des vides dans les classes supérieures. »

En présence de la bonne volonté de M. le Ministre des Travaux Publics et après avoir pris acte de ces explications, la section centrale, tout en maintenant l'opinion que le corps des mines est placé dans une position défavorable, décide :

Que ne pouvant modifier l'organisation du corps des mines, ni faire des propositions d'augmentation générale, par suite de l'intention manifestée par M. le Ministre des Travaux Publics, de réorganiser cette administration, elle insiste d'une manière toute spéciale, pour que ce travail se fasse sans retard, et assure une position meilleure aux ingénieurs des mines.

Cette décision est prise, à l'unanimité des voix.

Par suite de cette décision, une proposition, qui est la conséquence de celle adoptée pour les ingénieurs en chef des ponts et chaussées, vient seule modifier le chiffre du Gouvernement.

L'ingénieur en chef de 1^{re} classe jouira d'un traitement fixe de 8,000 francs, et l'ingénieur en chef de 2^e classe d'un traitement de 7,000 francs, au lieu de 6,000 francs.

Cette augmentation, ne portant que sur deux fonctionnaires, ne majorera le chiffre du budget de 1863 que de 1,000 francs.

Le chiffre de l'art. 48 étant ainsi porté à 181,635 francs, est adopté, par cinq voix contre une et une abstention.

ART. 49. *Frais des jurys d'examen, des conseils de perfectionnement, etc.* fr. 8,000

Adopté.

ART. 50. *Confection de la carte générale des Mines* fr. 15,000

Adopté.

SECTION III.

CAISSE DE PRÉVOYANCE.

ART. 51. *Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement,* fr. 45,000

Adopté.

SECTION IV.

IMPRESSIONS, ETC.

ART. 52. *Impressions, achat de livres, de cartes et d'instruments; publications de documents, etc.* fr. 7,000

Adopté.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.

(SERVICE D'EXÉCUTION.)

SECTION PREMIÈRE.

VOIES ET TRAVAUX.

ART. 53. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 289,450

Adopté.

ART. 54. *Salaires des agents payés à la journée ou par mois.* . fr. 1,842,800

Adopté.

ART. 55. *Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.* fr. 1,330,000

Adopté.

ART. 56. *Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers.* fr. 715,000

Adopté.

SECTION II.

TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 57. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 249,350

Adopté.

ART. 58. *Salaires des agents payés à la journée ou par mois.* . fr. 2,301,950

Adopté.

ART. 59. *Primes d'économie et de régularité.* fr. 95,000

Adopté.

ART. 60. *Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois.* fr. 1,450,000

Adopté.

ART. 61. *Entretien, réparation et renouvellement du matériel.* fr. 2,620,000

Adopté.

SECTION III.

TRANSPORTS.

Comme le fait remarquer M. le Ministre des Travaux Publics, l'accroissement si considérable des recettes sur les chemins de fer de l'État est digne d'une attention toute spéciale. Ce résultat obtenu sans augmentation sensible des dépenses, nous donne la preuve de la bonne administration de notre réseau national.

L'excédant de recette a progressé en quatre ans de 58 p. %.

L'intelligente direction de nos chemins de fer et le zèle actif de ce nombreux personnel méritent des éloges. — Il est peu de pays, nous pouvons le dire, où, à côté de certaines imperfections et de quelques défauts inhérents à toute vaste entreprise, un service aussi important soit mieux exécuté.

Le chemin de fer de l'État en Belgique ne donne lieu qu'à des accidents très-rare, et les facilités qu'il procure au commerce et à l'industrie tendent chaque année à s'accroître par l'abaissement successif des tarifs.

Est-ce à dire qu'il n'y a plus rien à faire et que les efforts de l'administration ont produit tout le résultat désirable? — Ce serait aller trop loin, et si nous sommes heureux de pouvoir accorder notre approbation, il ne nous appartient pas, en cette circonstance, de donner un *satisfecit* absolu.

Quand une nation a le bonheur d'avoir à sa disposition un système de communication comme le nôtre, que cette nation se gouverne par elle-même et pour elle-même, il est une idée juste et pratique que l'on doit nécessairement rencontrer.

Certes, il ne faut pas que l'exploitation du chemin de fer par l'État soit onéreux pour la communauté; il ne faut pas que certains avantages de locomotion et de transport à bon marché pèsent sur le contribuable; il faut, en un mot, que les intérêts et l'amortissement des sommes dépensées soient couverts. — Mais pousser les bénéfices de la production au delà de ces limites, faire du réseau national une opération lucrative au point de vue unique de l'exploitation, ce serait un grand tort; ce serait imposer au pays une lourde charge pour obtenir un avantage relatif.

Depuis quelque temps, on doit le reconnaître, l'administration des chemins de fer de l'État n'a pas reculé, dans certains cas, devant l'abaissement successif des tarifs. — Qu'elle persévère dans cette voie, et la nation lui en saura gré.

Sans entrer dans les différentes mesures de détail, qu'il nous soit permis d'indiquer sommairement la manière de procéder du Gouvernement en matière de tarifs, pour en arriver à lui demander si le moment n'est pas venu de faire un pas de plus et de prendre pour règle ce qui n'est encore aujourd'hui que l'exception.

Il y a trois espèces de tarifs en vigueur pour les transports des marchandises :

1° Les tarifs particuliers, consécutifs de traités personnels. — Ce sont des conventions que l'administration, sans les abandonner complètement, ce qui serait impossible du reste, tend à restreindre le plus possible.

Toutefois, ces tarifs insérés au compte rendu annuel de notre chemin de fer, doivent simplement être conservés; ils constituent un moyen unique de faire certaines opérations, et il peut survenir des occasions où cette faculté de conclure de semblables conventions soit un bien et même une nécessité;

2° Les tarifs spéciaux, mais généraux pour des catégories d'objets, tels que les charbons, les minerais, etc. ; ils sont publiés et accordés de droit à tout transport de cette nature. — Ils constituent un abaissement considérable dans le prix de transport de certaines marchandises ;

3° Enfin, les tarifs généraux ou normaux, qui sont les tarifs officiels, arrêtés par la loi organique et qui n'ont subi aucune réduction, ni transformation.

Si l'on veut obéir à la loi naturelle du progrès, on arrivera à supprimer les tarifs spéciaux en abaissant les tarifs généraux et normaux, de telle façon que les premiers deviendront inutiles.

Il est évidemment une certaine prudence à mettre dans cette transformation. La crise industrielle qui frappe toutes les nations doit nous rendre plus circonspects encore, mais le Gouvernement aurait tort de ne pas persévérer avec fermeté dans cette voie. — Il parviendra ainsi à augmenter la richesse nationale en facilitant les transactions industrielles et commerciales ; il rendra d'immenses services à nos producteurs et à nos importateurs ; il procurera à nos administrés un plus grand bien-être en leur donnant des facilités plus générales et moins coûteuses, sans qu'il en résulte de dommage, ni de charges pour l'État.

En présence de cette situation, bonne dans le présent, promettant de s'améliorer dans l'avenir, il nous reste à appeler l'attention du Gouvernement et du pays sur une question qui se rattache notamment aux intérêts dont nous nous occupons ici et qui nous paraît avoir une véritable gravité.

À côté de notre réseau national, il existe en Belgique un nombre considérable de lignes appartenant à des compagnies concessionnaires. Tout en reconnaissant la grande utilité de l'établissement de ces voies de communication et les services considérables qu'elles rendent aux localités qu'elles parcourent, il est néanmoins nécessaire de signaler les anomalies fâcheuses qu'amène la diversité de ces exploitations si nombreuses et qui toutes sont placées dans des termes différents vis-à-vis de l'État et du public.

Chaque société à ses conditions d'existence ; le contrat que l'État a passé avec elle, lors de la concession, l'autorise à maintenir les tarifs passés au début, alors même que l'État les a abaissés ou les abandonne successivement. Il en résulte que l'uniformité et l'égalité si nécessaires dans les moyens de transport pour l'industrie et le commerce ne sont plus une réalité.

Vingt-trois de ces conventions spéciales et disparates existent ; c'est là un mal véritable. — Certes il est loin de notre pensée d'accuser les sociétés concessionnaires de cet état de choses et de ne pas reconnaître tous les droits acquis ; bien plus, il faut leur rendre justice, elles ont parfois suivi l'exemple de l'État, en abaissant d'une manière efficace leurs tarifs pour les marchandises pondéreuses ; mais il n'en est pas moins de la plus haute importance de rechercher sérieusement les moyens pratiques de ramener plus d'uniformité dans les prix de transport.

Si l'on n'y prend garde, nous aurons bientôt à l'intérieur du pays des droits et des tarifs différentiels, certaines industries seront favorisées au détriment d'autres, et une nation qui a glorieusement supprimé les octrois, qui veut supprimer les douanes, verra ses relations intérieures et ses transactions de tous les jours entravées par ses moyens de communication eux-mêmes.

La question de propriété vient ici se mettre à l'encontre des intérêts généraux ;

il faut évidemment la respecter ; vous avez concédé dans certains termes, vous devez vous soumettre à vos conventions, aussi longtemps que les autres les tiendront, mais cela ne vous inspire-t-il pas d'être plus prévoyants pour l'avenir.

Bien plus encore, cela ne nous amène-t-il pas nécessairement à méditer ce difficile et grave problème de l'unification générale de nos chemins de fer. Ce principe établi sans conteste dans toutes les concessions, devra-t-il attendre un siècle pour être mis en pratique, ou bien la force des choses, l'intérêt des citoyens comme celui des actionnaires, ne nous amèneront-ils pas à n'avoir, nécessairement autant que possible, un seul mode de rétribution et d'exploitation sur toutes les lignes de la Belgique.

ART. 62. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* fr. 1,307,300

Adopté.

ART. 63. *Salaires des agents payés à la journée ou par mois.* fr. 1.523,000

Adopté.

ART. 64. *Frais d'exploitation* fr. 550,000

Adopté.

Un membre fait une observation qui paraît à la section centrale avoir une certaine importance. C'est celle des transports de faveur et à titre gratuit.

La multiplicité de ces transports n'est-elle pas un abus, et l'usage que l'on en fait est-il bien restreint aux personnes qui ont obtenu ce privilège?

ART. 65. *Camionnage* fr. 425,000

Adopté.

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur la question de savoir s'il n'y aurait pas des motifs pour abandonner le mode actuel du camionnage des chemins de fer de l'État.

Elle croit qu'il y aurait moyen d'amener une économie réelle et un produit plus grand, soit en revenant au mode d'adjudication publique, soit au transport par l'administration elle-même des objets à domicile

Le système actuel semble former un monopole qui peut avoir de graves inconvénients et qui ne paraît pas avoir de raison pour être maintenu.

La section centrale demande également à M. le Ministre des Travaux Publics de prendre des mesures pour que l'heure du départ, de l'arrivée et de la remise à destination des colis, transportés par le camionnage des chemins de fer, puisse être vérifiée facilement.

Ne pourrait-on imprimer sur les paquets les timbres de la poste ou des timbres analogues, qui permettraient ainsi de remédier à cette absence de toute indication nécessaire pour vérifier l'exactitude du service de distribution.

ART. 66. *Pertes et avaries ; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer.* fr. 60,000

Adopté.

ART. 67. *Redevances aux compagnies.* fr. 20,000

Adopté.

SECTION IV.

POSTES.

ART. 68. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 954,850

Adopté.

La section centrale insiste sur l'application d'une mesure éminemment utile, celle de l'adoption des timbres de cinq centimes, destinés à un rayon communal.

Elle pense que le déficit qui en proviendrait serait bientôt comblé et que cette réforme améliorerait encore l'ensemble du service de la poste ; sans se dissimuler les difficultés pratiques de cette mesure, elle croit qu'il ne faut pas les exagérer, ni donner à cette réforme une extension qui la rendrait peut-être inacceptable en ce moment.

ART. 69. *Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.* fr. 1,400,500

Adopté.

La section centrale, avant de voter cet article, a cru devoir demander à M. le Ministre des Travaux Publics des explications complémentaires sur la portée des augmentations destinées aux facteurs des postes et surtout aux facteurs ruraux.

Cent trente-quatre facteurs de perception verront leurs traitements portés immédiatement à 800 francs, somme qui deviendra le *minimum*, et les autres qui n'ont pas encore atteint le *maximum* seront également augmentés dans une certaine mesure.

La faculté d'obtenir le traitement *maximum* de 1,100 francs, réservée jusqu'à présent dans la pratique aux seuls facteurs de la poste de Bruxelles, sera étendue à tous les facteurs de perception de Belgique.

Quant aux facteurs ruraux, deux cent onze obtiendront immédiatement une majoration qui portera leur traitement au chiffre minime de 700 francs, et les autres, dont le traitement actuel est déjà fixé à ce chiffre, seront également augmentés, quoique d'une manière moins considérable.

La section centrale, devant ces explications, a adopté le chiffre du Gouvernement, tout en prenant acte des promesses de M. le Ministre des Travaux Publics pour les facteurs de perception qui sont loin encore du *maximum*, et surtout pour la classe si nombreuse des facteurs ruraux dont le traitement actuel est fixé à 700 francs.

ART. 70 *Transport des dépêches* fr. 480,000

Adopté.

ART. 71. *Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de
régie* fr. 297,000

Adopté.

SECTION V.

TÉLÉGRAPHES.

La section centrale s'étonne de ce que le tarif télégraphique qui règle la correspondance avec la France n'a pas été réduit au taux uniforme de trois francs, soit le montant de la taxe intérieure belge (un franc) ajoutée à la taxe intérieure française (deux francs). Elle a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics quel était le motif du maintien abusif de l'ancienne taxe et quel était l'obstacle à cette réforme légitime.

L'administration belge est la première, a répondu M. le Ministre, à désirer la réussite de cette combinaison. Elle a pris depuis plusieurs mois l'initiative d'une proposition formelle dans ce sens près de l'office français. Jusqu'ici cette proposition n'a pas été accueillie par l'office français. L'administration belge n'a pas cessé de faire des efforts pour obtenir l'introduction d'un régime qui lui paraît devoir amener les résultats les plus avantageux, même au point de vue des recettes. Elle espère toutefois que ses instances finiront par être couronnées de succès.

La section centrale, sur la proposition d'un de ses membres, se rend, à l'unanimité, l'organe des plaintes que fait naître l'état où se trouve le local destiné à l'expédition des dépêches télégraphiques et appelle l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur les mesures à prendre pour remédier à cet abus.

La section centrale insiste aussi pour que l'on étende encore davantage le service télégraphique en Belgique; elle tient compte des efforts du Gouvernement à cet égard, mais lui rappelle qu'il y a encore des localités importantes qui ne sont pas reliées au réseau principal, surtout les agglomérations où ne parvient pas le chemin de fer.

ART. 72. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés*. fr. 317,000

Adopté.

ART. 73. *Salaires des agents payés à la journée et par mois*. . fr. 90,150

Adopté.

ART. 74. *Entretien* fr. 68,000

Adopté.

SECTION VI.

SERVICES EN GÉNÉRAL.

ART. 75. *Traitements et indemnités* fr. 91,600

Adopté.

ART. 76. *Salaires des agents payés à la journée et par mois.* . fr. 60,150

Adopté.

ART. 77. *Matériel et fournitures de bureau.* fr. 240,000

Adopté.

ART. 78. *Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers
de l'administration.* fr. 20,000

Adopté.

ART. 79. *Conférences des chemins de fer belges* fr. 1,000

Adopté.

CHAPITRE V.

SECTION PREMIÈRE.

COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.

ART. 80. *Frais de route et de séjour* fr. 600

Adopté.

ART. 81. *Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc.* fr. 1,400

Adopté.

SECTION II.

COMMISSION DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS.

ART. 82. *Frais de route et de séjour* fr. 1,400

Adopté.

ART. 83. *Publication du Recueil, frais de bureau, etc.* fr. 3,900

Adopté.

CHAPITRE VI.

ART. 84. *Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, etc.* fr. 59,500

Adopté.

CHAPITRE VII.

ART. 85. *Pensions* fr. 7,000

Adopté.

CHAPITRE VIII.

ART. 86. *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés, etc.* fr. 9,000

Adopté.

CHAPITRE IX.

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

Adopté.

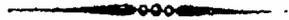
Le budget des Travaux Publics, amendé par la section centrale, est adopté, à l'unanimité des sept membres présents.

Le Rapporteur,

L. GOBLET.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.



ANNEXES.

ANNEXE A.

La section centrale a reçu la communication suivante de M. le Ministre des Travaux Publics ; elle décide qu'elle sera inscrite au procès-verbal.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Depuis la rédaction du projet de budget de mon Département pour l'exercice 1863, il a été convenu avec le Département de l'Intérieur, qu'à partir du 1^{er} janvier de cette année l'administration des ponts et chaussées serait chargée de l'entretien des bâtiments et des jardins désignés ci-après :

- Bâtiments et dépendances du tir national ;
 - du palais des anciens princes-évêques de Liège ;
 - du haras de Gembloux ;
 - de l'institut agricole de Gembloux ;
 - palais Ducal et jardins ;
- Monument de la place du Congrès et jardins ;
 - de la place des Martyrs, dépendances et jardins ;
- Jardins du Musée ;

L'ancien hôtel Trazegnies, dont l'entretien incombera à l'État dans le courant de cette année.

Une somme de 17,000 francs sera nécessaire pour l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration à ces bâtiments et jardins en 1863.

En conséquence, il y a lieu de porter à 147,000 francs le crédit de 130,000 francs, qui figure à l'art. 9 du projet de budget des Travaux Publics de l'exercice courant, pour l'entretien des bâtiments civils.

Un crédit extraordinaire de 16,400 francs est également nécessaire pour l'établissement d'un trottoir autour des jardins du monument de la place des Martyrs et pour l'exécution de divers travaux d'amélioration.

Un crédit avait été porté de ce chef au budget du Ministère de l'Intérieur de 1863, mais il a été convenu qu'il serait transféré à celui des Travaux Publics.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de vouloir bien proposer à la section centrale :

1^o De porter de 130,000 à 147,000 francs le crédit de l'art. 9 du projet de budget dont elle est saisie en ce moment ;

2° D'ouvrir à ce budget un art. 11 (nouveau) libellé comme suit : *Établissement d'un trottoir autour des jardins de la place des Martyrs et exécution de travaux divers d'amélioration* ; et de porter à cet article, dans la colonne des charges extraordinaires, une somme de 16,400 francs.

Par suite de ces modifications, le montant total du budget serait porté à 25,986,030 francs, dont 23,337,630 comme charges ordinaires et 628,400 francs comme charges extraordinaires.

Veillez agréer, etc.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

ANNEXE B.

La section centrale a examiné les pétitions suivantes, qui lui ont été renvoyées, et en décide le dépôt sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du budget des Travaux Publics.

ANALYSE DES PÉTITIONS.

1° Des habitants de Quaregnon prient la Chambre de décider qu'une somme de 200 à 300 francs sera prélevée sur le crédit pour les travaux extraordinaires au canal de Mons à Condé, afin de permettre à l'administration des ponts et chaussées de garnir de garde-fous tous les ponts placés sur la dérivation de la Haine ;

2° L'administration communale de Blankenberghe demande l'établissement d'un second service de malle-poste entre Bruges et cette ville ;

3° Les membres de l'administration communale de Dour demandent la construction du canal de Jemmapes à Ath ;

Les administrations communales de Pâturages, Jemmapes, Frameries, Wasmes, la Bouverie, Élouges, Cuesmes font la même demande ;

4° Le conseil communal de Montenacken prie la Chambre de voter au budget des Travaux Publics un crédit destiné à subsidier les communes, pour l'entretien de la voirie communale.

ANNEXE C.

Questions.

La section centrale demande pourquoi tous les fonctionnaires du Département des Travaux Publics ne reçoivent pas une augmentation de traitement, quand cela est considéré comme possible et surtout lorsque dans les autres Départements, la mesure est générale.

Réponses.

J'ai eu l'honneur d'exposer aux Chambres, dans la note préliminaire du projet de budget, que les diverses administrations ressortissant au Département des Travaux Publics, n'avaient pas de cadres, c'est-à-dire que les règlements organiques ne déterminaient pas le nombre d'emplois par grade et par traitement.

Les cadres à arrêter seront basés sur les nécessités du service, combinées avec les crédits dont je disposerai. Ils auront pour conséquence, soit le relèvement, soit le déclassement, soit même la suppression de certains emplois. La position des fonctionnaires devra donc être réglée dans les limites des cadres à déterminer. On comprendra sans peine qu'il ne peut s'agir d'accorder des augmentations de traitement à des agents déjà en possession d'une rémunération suffisante ou qui dépasserait le taux fixé pour l'avenir.

La majeure partie des fonctionnaires et employés participeront immédiatement au bienfait de la mesure dans des proportions d'autant plus élevées que leur rémunération sera plus faible : c'est ainsi qu'en ce qui concerne le personnel si nombreux de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, les commis, les télégraphistes, etc., au nombre de plus de 1,000, interviendront dans la répartition de l'augmentation des crédits, à concurrence d'environ 15 p. % de la somme globale de leurs rémunérations actuelles et que les agents jouissant d'un traitement de 1,000 francs ou au-dessous, y interviendront pour au delà de 24 p. %. Or, il ne faut pas perdre de vue que l'augmentation totale du crédit ne s'élève qu'à 10 ¹⁰/₁₀₀ p. % des crédits de 1862, et que par conséquent, même abstraction faite des limites que les

Questions.**Réponses.**

Pourquoi n'y a-t-il pas deux inspecteurs généraux des ponts et chaussées à l'administration centrale ?

cadres imposeront, il serait impossible d'appeler tous les agents indistinctement à y participer.

L'amélioration sera d'ailleurs persistante dans l'avenir, puisque l'échelle des traitements étant relevée à peu près à tous les degrés et l'écart des promotions plus large, il en résultera des rémunérations mieux en rapport avec les services rendus, au fur et à mesure des vides qui se feront dans les cadres.

Il eut été désirable de pouvoir disposer pour le personnel relevant de mon Département, d'une somme plus élevée, à raison, entre autres, du service excessivement rude et assujettissant auquel sont soumises notamment certaines catégories d'agents de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, administration en voie constante d'extension, ou du peu d'avancement qui se présente pour les officiers des mines. Mais les ressources du Trésor ont imposé au Gouvernement le devoir de limiter ses demandes de crédit, aux sommes portées au projet de budget.

Enfin, il n'est pas exact de dire que dans les autres Départements tous les agents indistinctement participent à l'augmentation; la position sera au contraire la même pour les fonctionnaires du Département des Finances, par exemple, qui est précisément le Département qui présente le plus d'analogie avec celui des Travaux Publics, sous le rapport du personnel.

Les fonctions attribuées à l'inspecteur général des ponts et chaussées peuvent être convenablement remplies par un sous-officier de ce grade : dès lors, la section centrale ne saurait trouver mauvais que le Département des Travaux Publics, s'associant en cela à la pensée

Questions.

Pourquoi les hommes techniques ne sont-ils pas en majorité à l'administration centrale et dans d'autres administrations du Département ?

Réponses.

générale de la Législature, n'en ait pas maintenu un deuxième en service.

Si, à une époque assez récente, le besoin d'avoir deux inspecteurs généraux s'est révélé, cette situation a été le résultat d'une circonstance particulière.

Le titulaire unique de ces fonctions élevées était atteint d'une maladie grave, à laquelle il a malheureusement succombé, et qui avait diminué son activité et son énergie. Dès lors, force avait été de lui donner un collègue.

Ce ne serait que dans des circonstances exceptionnelles et qui, en tout cas, n'existent pas aujourd'hui, qu'il y aurait lieu de songer à la création d'un second poste d'inspecteur général des ponts et chaussées.

Répondant à cette question au point de vue de l'administration des ponts et chaussées et des mines, on fera remarquer que l'élaboration des projets des travaux publics a lieu par les ingénieurs hommes techniques;

Que l'appréciation de ces projets de travaux, ainsi que des questions d'art, est confiée au comité permanent consultatif des travaux publics, ainsi qu'au conseil des ponts et chaussées, essentiellement composés d'hommes techniques;

Enfin, que la direction de ces travaux, lorsqu'on les met à exécution, est encore confiée à des hommes techniques.

Quant aux mines, le service en province est exclusivement aux mains des ingénieurs : les questions importantes ou douteuses sont examinées à Bruxelles par le conseil des ingénieurs.

Le Département possède, en outre, pour s'éclairer, l'aide d'un inspecteur général des ponts et chaussées et d'un inspecteur général des mines, assistés, chacun, d'un certain personnel d'ingénieurs.

Questions.**Réponses.**

Mais, dans les questions les plus techniques, il y a toujours une partie qui échappe à ce caractère, notamment celle qui concerne les moyens administratifs et financiers d'exécution.

Là les hommes techniques sont inutiles, ils seraient même dangereux, car il est essentiel d'éviter que, les points scientifiques et techniques une fois résolus, ils ne puissent être remis en question à propos de l'exécution. — Cet inconvénient est évité en confiant les affaires, sous cette deuxième face, à des fonctionnaires d'une expérience éprouvée, mais étrangers aux connaissances spéciales qui ont servi à leur solution sous la première.

Au point de vue de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, on a à présenter des considérations analogues à celles qui précèdent.

1. Les projets de travaux, les projets de constructions et d'améliorations au matériel, etc., sont élaborés par les ingénieurs des services d'exécution, et examinés, à l'administration centrale, par des comités spéciaux, composés entre autres de l'inspecteur général des services techniques, de l'ingénieur en chef directeur, et des ingénieurs en chef, principaux ou ordinaires, qui y sont appelés selon l'importance des projets.

A la tête des directions techniques sont placés des ingénieurs en chef directeurs, qui sont secondés, pour l'étude des projets, etc., par un ou plusieurs ingénieurs. Les autres fonctionnaires et employés de ces directions ont spécialement pour attributions le service administratif, l'examen des contrats et conventions, au point de vue de leur légalité et de la régularité des dépenses, etc. On conçoit que le nombre des fonctionnaires de l'une et de l'autre catégorie est déterminé par la nature même des attributions.

Questions.

Et pourquoi les hommes techniques ne sont-ils pas autant augmentés en traitement que les fonctionnaires de l'administration centrale ?

Le tableau nominatif de tous les fonctionnaires de l'administration centrale des chemins de fer, avec l'indication s'ils ont ou non passé les examens prescrits aux élèves du génie civil et quel est leur grade scientifique.

Réponses.

La note préliminaire du projet de budget (p. 37) et le tableau des traitements projetés constatent que le personnel technique et administratif sera rémunéré d'après les mêmes bases, par assimilation de grade.

Cette question semble se rapporter plus spécialement aux hommes techniques faisant partie de l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes.

Les directions des voies et travaux ; de la traction et du matériel, et des télégraphes centralisent les services techniques de l'administration. Leurs attributions principales se subdivisent comme suit :

Direction des voies et travaux.

Examen et étude des projets en général, des améliorations et des questions techniques importantes ; la rédaction de programmes pour projets de stations définitives, raccordements privés, etc. ; les projets de conventions spéciales au service, etc. ; rédaction ou examen des projets de cahier des charges et contrats d'entreprises ; adjudications publiques ; vérification et visa des états de dépenses ; prévisions budgétaires ; renseignements statistiques ; acquisition, rétrocession et délimitation de terrains ; surveillance et police de la voie ; révision et publication des cartes de chemins de fer, etc.

Ingénieur en chef-directeur : M. Petit-Jean (ancien agent du Waterstaat ; conducteur des ponts et chaussées ; ingénieur attaché aux études et à la construction du chemin de fer d'Anvers à Cologne.)

Service technique :

MM. Thiriar, ingénieur de 2^e classe ;
Goffin, sous-ingénieur.

(Sortis tous deux, de l'école du génie civil, avec le diplôme d'ingénieur.)

Questions.**Réponses.**

Service administratif :

MM. Goffaux, inspecteur ;
Ernst, chef de bureau ;
Erneste, faisant fonctions de chef de bureau.

Direction de la traction et du matériel.

Étude ou examen des projets en général, des améliorations et des questions techniques importantes ; examen au point de vue de la marche des locomotives et de leur utilisation, des projets de tableaux de service réglant les heures de départ des convois, etc. ; service de l'économat ; approvisionnements en général ; rédaction ou examen des projets de cahiers des charges et contrats ; adjudications et avis d'approbation ; vérification des états de dépenses et certificats de paiement ; locomotion ; entretien du matériel ; marche des locomotives ; répartition du matériel de traction ; machines fixes et outillage ; procédés nouveaux ; service d'incendie ; chauffage et éclairage ; comptabilité du combustible, des primes de régularité et d'économie, etc.

Ingnénieur en chef-directeur : M. Belpaire (diplôme d'ingénieur-mécanicien à l'école centrale des arts et manufactures de Paris.)

Service technique :

M. Maurissen, ingénieur en chef-inspecteur. (Élève de l'école centrale des arts et manufactures de Paris.)

M. Bika, sous-ingénieur. (Études pratiques de mécanique à Liège et dans les principaux établissements de l'Angleterre ; nommé sous-ingénieur à la suite d'un examen subi devant une commission spéciale instituée par disposition ministérielle.)

Service administratif :

MM. Ballieu, inspecteur ;
Wittmann, chef de bureau.

Questions.**Réponses.***Direction des télégraphes.*

Étude ou examen de projets d'établissement de nouvelles lignes télégraphiques, d'amélioration des lignes et des appareils existants; procédés nouveaux; projets de conventions, etc.; projets d'ordres, d'instructions et de règlements; étude des tarifs intérieurs et internationaux; relations avec les chemins de fer concédés, avec les autorités des villes, des communes, etc.; vérification des correspondances télégraphiques; application des amendes et primes de régularité; renseignements statistiques; rédaction et vérification des comptes internationaux; etc.

Ingénieur en chef-directeur; M. Viuchent.

(Sorti de l'école militaire avec le grade de sous-licutenant des armes spéciales.)

Chef de bureau : M. Girardin.

(Sorti de l'école du génie civil avec le diplôme de conducteur honoraire des ponts et chaussées.)

Service d'inspection.

M. Cabry, inspecteur général des services techniques (ingénieur-mécanicien anglais passé au service des chemins de fer belges lors de leur création.)

M. Schaar, ingénieur de 3^e classe.

(Sorti de l'école du génie civil avec le diplôme d'ingénieur.)

Il est indispensable de ne pas terminer les renseignements, sans faire remarquer que le département fait tous ses efforts pour attirer au chemin de fer, des élèves sortis de l'école du génie civil. Quand une place vient à vaquer dans le service technique, ils sont certains d'obtenir la préférence, et, il faut constater avec satisfaction que la répugnance qu'ils semblaient éprouver à entrer dans l'administration du chemin de fer, tout à fait inexplicable, tend à dispa-

Questions.

La section centrale demande si on ne pourrait pas utiliser les ingénieurs au service des communes tout en respectant bien entendu les droits des communes ?

La section centrale désire connaître le tableau des avocats du Département des Travaux Publics, le traitement de chacun d'eux, et s'il n'y a pas moyen de réduire le chiffre de 30,000 francs.

Réponses.

raître. C'est ainsi que plusieurs jeunes gens sortis de l'école se sont présentés dans ces dernières années et ont été immédiatement placés dans les services d'exécution. Pour marquer du reste que le département apprécie à la même valeur la carrière d'ingénieur au chemin de fer ou aux ponts et chaussées, les traitements projetés ont été fixés de part et d'autre exactement au même taux.

D'après le règlement organique en vigueur, les membres du corps des ponts et chaussées ne peuvent s'occuper que du service de l'État et de celui des provinces.

Toutefois, dans des cas exceptionnels, le Ministre peut les relever de cette interdiction. Beaucoup de communes réclament le concours des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, et, à moins que le service ordinaire de ceux-ci ne s'y oppose, l'administration a toujours égard à ces demandes.

En payant à l'État un abonnement, comme cela se pratique pour les provinces, les communes peuvent d'ailleurs obtenir le concours permanent des membres du corps des ponts et chaussées pour le service d'entretien de leurs routes et bâtiments.

Jusqu'à présent, il n'est qu'une seule commune qui soit entrée dans cette voie.

Le nombre des avocats en titre du Département des travaux Publics est actuellement de quatre, dont deux pour le ressort de la cour d'appel de Bruxelles, et deux pour les ressorts des cours d'appel de Liège et de Gand.

Il est alloué, aux deux premiers, une somme totale de 14,000 francs ; à l'avocat du ressort de la cour d'appel de Liège, 9,000 francs, et, à l'avocat de la cour d'appel de Gand, une somme annuelle de 6,000 francs.

Questions.**Réponses.**

La somme de 1,000 francs qui est réservée sur l'allocation de 30,000 francs portée au budget, est destinée à faire face éventuellement à certaines dépenses qui n'incomberaient pas aux avocats du Département.

Il suffira de rappeler quelques faits pour démontrer que l'allocation de 30,000 francs n'est point susceptible de réduction.

Depuis assez longtemps, le Département des Travaux Publics se préoccupait du mode de rétribution des avocats chargés de la défense de ses intérêts, lorsque, au mois de janvier 1854, la section centrale chargée d'examiner une demande de crédits supplémentaires faite par ce Département, eut à s'occuper de la même question. — La discussion qui eut lieu dans son sein, à cette occasion, est consignée aux pp. 2, 3 et 4 de son rapport du 24 janvier 1854. (Documents de la Chambre, session de 1853-1854, n° 112.)

Les renseignements que le Département des Travaux Publics fut appelé à produire, firent connaître que les sommes mandatées par ce Département, au profit de ses avocats, pendant la période de 1840 à 1852 inclus, s'étaient élevées à fr. 512,029-07, soit une moyenne annuelle de fr. 59,386-33.

En présence de ces renseignements, la section centrale fut d'avis, à l'unanimité de ses membres moins un, de recommander au Ministre des Travaux Publics le mode suivi par le Département des Finances pour le paiement de ses avocats, c'est-à-dire l'allocation de traitements fixes au lieu d'honoraires variables, mode dont l'application, depuis 1851, avait réduit de 30 p. % la dépense.

C'est à la suite de cette recommandation qu'une allocation de 32,000 francs, réduite à 30,000 francs par la section centrale, a été introduite, pour la pre-

Questions.

Pourquoi l'avocat de Liège a-t-il un traitement supérieur à celui des deux avocats de Bruxelles ; et pourquoi celui de Gand, est-il moins rétribué que les deux de Bruxelles ? Ne suffirait-il pas d'un seul avocat à Bruxelles ? Si les deux avocats doivent être maintenus, justifier cette nécessité par le nombre et l'importance des affaires de ce ressort.

Réponses.

mière fois, au budget des Travaux Publics de l'exercice 1855.

Cette allocation réduisit donc de fr. 33-83 p. % la dépense mentionnée ci-dessus, pour la période de 1840 à 1852.

En proposant une réduction de 2,000 francs sur le chiffre sollicité par le Département des Travaux Publics, la section centrale fit la réflexion suivante, à la p. 4 de son rapport. (Documents de la Chambre, session 1854-1855, n° 50.)

« Nous n'avons pas cru pouvoir descendre plus bas, parce que, si, d'un côté, la moindre quantité de travaux à exécuter dorénavant, influcra en diminution sur cette dépense, d'un autre côté, les nombreuses difficultés contentieuses avec les concessionnaires de chemins de fer agiront en augmentation. »

Ces diverses considérations semblent suffire pour démontrer l'impossibilité de descendre à un chiffre plus bas que 30,000 francs par an, pour la rémunération des avocats du Département des Travaux Publics.

Pour donner à la section centrale le moyen d'apprécier le véritable état des choses, il est utile de rappeler les précédents, et de lui soumettre l'ensemble des actes posés par le Département des Travaux Publics.

Un arrêté royal du 9 août 1854 a déterminé le nombre des avocats du Département des Travaux Publics, et a réglé la somme globale, à leur allouer pour honoraires. Cet arrêté est imprimé à la suite du rapport de la section centrale sur le projet de budget de 1855 (pièce de la Chambre, n° 50, de la session de 1854-1855).

L'art. 6 de cet arrêté porte, qu'à partir de l'année 1855, les honoraires des avocats du Département des Travaux Publics *y compris tous frais de déplacements*, seront

Questions.**Réponses.**

La section centrale demande d'après quelle base le crédit de 800,000 francs (chap. II, sect. I, n° 7^c) est réparti, et elle désire avoir le tableau de répartition de la dernière période quinquennale.

fixés par mode d'abonnement à une somme déterminée et annuelle.

Cet acte est intervenu à la suite des observations renfermées dans un rapport de la section centrale sur des crédits supplémentaires, en date du 24 janvier 1854. (Pièces de la Chambre, n° 112, de la session de 1853-1854.)

Ainsi que l'on peut s'en assurer par le tableau annexé à ce rapport, une grande économie a été réalisée sur les honoraires et déboursés des avocats, et cependant ce n'est pas que leur travail soit diminué, car l'extension du trafic des chemins de fer, les nombreux travaux exécutés par l'État et par les compagnies donnent lieu à beaucoup de consultations et de procédures.

L'application de l'arrêté royal du 9 août 1854 a été faite par des arrêtés ministériels du 1^{er} janvier 1855 et du 6 juin 1858.

Le 3 juillet 1862, un arrêté royal a modifié ledit arrêté du 9 août 1854, pour ce qui regarde le ressort de la Cour d'appel de Bruxelles; cette disposition a été appliquée par un arrêté ministériel du 22 août 1862.

La section centrale trouvera (voir annexe D) copie de ces divers arrêtés qui expliquent la position faite à chacun des avocats du Département, ainsi que le règlement de ces honoraires. Elle voudra bien remarquer que la somme allouée pour honoraires, comprend tous déboursés pour frais de déplacements, et que par suite, dans la répartition de la somme totale, on a dû tenir compte de l'étendue du ressort de chacune des Cours d'appel.

Avant de faire décréter la construction d'une route, le Département des Travaux Publics est obligé de se conformer aux règles suivantes :

Les demandes y relatives sont d'abord envoyées à l'avis des gouverneurs et des ingénieurs en chef directeurs des ponts et

Questions.**Réponses.**

chaussées, en service dans les provinces où les routes doivent être construites. En cas d'avis favorables, le Département des Travaux Publics autorise la formation d'un avant-projet qui se compose d'un plan, d'un métré et détail estimatif, et d'un rapport ou mémoire contenant tous les renseignements nécessaires pour apprécier le caractère qui doit être assigné à la nouvelle communication. Ce projet est ensuite soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées ou au comité permanent consultatif des Travaux Publics, chargé de déterminer si la route projetée doit être entreprise par l'État, par la province, par voie de concession de péages ou par les communes, en la considérant alors comme un chemin vicinal de grande communication.

Quand le conseil ou le comité reconnaît que la route présente un caractère d'intérêt général suffisamment prononcé pour que l'État se charge de sa construction, le Département des Travaux Publics, avant de prendre une détermination à ce sujet, invite la province, les communes et les particuliers intéressés, à intervenir dans la dépense d'exécution, parce qu'il a été admis en principe que ce concours est indispensable. A défaut de ce concours, il n'est pas donné suite au projet, à moins, toutefois, que l'impossibilité d'intervention ne soit complètement démontrée, ce qui arrive rarement.

Dans le cas contraire, le projet est soumis à l'examen d'une commission d'enquête, des chambres de commerce intéressées, de la députation permanente de la province, et puis encore au conseil ou au comité des Travaux Publics, le tout en conformité de l'arrêté royal réglementaire du 20 avril 1837.

Si l'instruction constate sa grande utilité, la route est immédiatement décrétée

Questions.**Réponses.**

et les travaux adjugés par section, suivant la situation du crédit alloué.

En général, le Département tâche de répartir le crédit, de manière à ce qu'il y ait toujours, dans chaque province, une ou deux routes en construction. C'est ainsi qu'il y a, en ce moment, en cours d'exécution dans les provinces, savoir :

Anvers	2 routes.
Brabant	2 —
Flandre occidentale	2 —
Flandre orientale	2 —
Liège	2 —
Limbourg	1 —
Luxembourg	1 —
Namur	2 —

Il est à remarquer que dans le Hainaut il n'y a plus de routes de l'État à construire, le réseau étant complet depuis plusieurs années. En conséquence l'on se borne à accorder à cette province des subsides pour aider à l'établissement des chemins vicinaux de grande communication, et de chaussées communales réunissant des routes de grande voirie ou servant de raccordement aux stations des chemins de fer.

Ci-joint le tableau de répartition demandé par la section centrale.

Tableau indiquant l'emploi, à partir de 1858 jusqu'à 1862, du crédit de 800,000 francs.

(Chap. II, art. 7, lit. C, travaux d'amélioration et construction de routes.)

PROVINCES.	1858.	1859.	1860	1861.	1862.	TOTAUX.	Observations.
Anvers	80,796 15	75,941 85	65,931 65	34,008 80	77,827 97	334,506 42	(a) Les sommes respectives de 22,000, 92,000 et 48,000 francs, formant le complément de l'allocation de 800,000 francs ont dû être employées au paiement de travaux extraordinaires, en dehors des baux d'entretien des routes, le crédit de 300,000 francs porté au lit. B pour cet objet, ayant été insuffisant.
Brabant	61,413 30	39,177 69	125,672 76	77,165 95	140,107 94	443,537 64	
Flandre occidentale	75,255 43	138,215 18	146,975 39	122,973 47	90,609 12	574,028 59	
Flandre orientale	165,762 70	"	48,175 38	4,905 87	100,657 21	319,501 16	
Hainaut	1,500 "	18,000 "	38,818 59	1,800 "	"	60,118 59	
Liège	170,755 50	130,881 43	72,317 87	92,001 30	76,779 98	542,736 08	
Limbourg	106,389 04	59,896 61	46,958 98	165,070 99	118,343 22	496,358 84	
Luxembourg	67,087 45	144,867 29	54,920 33	77,982 06	60,943 60	405,904 83	
Namur	36,788 87	129,295 31	62,631 96	135,556 79	134,686 84	498,959 77	
Terrains divers, frais d'expropriation, etc.	31,615 92	41,867 01	44,864 69	40,227 79	"	158,575 41	
TOTAUX	797,365 36	(a) 777,942 47	(a) 707,267 60	(a) 751,692 02	799,955 88	3,834,224 33	

Questions.

La section centrale demande s'il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement, de faire disparaître les constructions bizarres que l'on a ajoutées entre les bâtiments des différents ministères dans la rue de la Loi.

Réponses.

Depuis plusieurs années, le Gouvernement a décidé de faire disparaître successivement les pavillons qui ont été élevés illégalement entre les hôtels ministériels situés rue de la Loi.

Déjà en 1861, la Législature a voté, à cet effet, un crédit de 80,000 francs, destiné à la construction d'un bâtiment au Ministère de l'Intérieur.

L'on croit devoir reproduire ci-après, les explications qui ont été données à la Chambre à l'appui de la demande de ce crédit :

« Depuis 1831, l'administration communale de Bruxelles n'a pas cessé de réclamer du Département des Travaux Publics la démolition des pavillons qui ont été construits provisoirement, à diverses époques, entre les hôtels ministériels situés rue de la Loi.

» Jusqu'à ce jour, il n'a pas été fait droit à cette demande, par le motif que les bâtiments des différents ministères sont même insuffisants pour les besoins du service. Cependant, ces constructions sont illicites puisqu'elles ont été élevées contrairement aux stipulations des actes de vente des terrains sur lesquels les hôtels ont été bâtis, ces stipulations défendant aux propriétaires de modifier l'architecture ou d'altérer le caractère des édifices dont il s'agit.

» En conséquence, le Gouvernement a décidé de faire disparaître successivement ces pavillons qui, du reste, produisent un très-mauvais effet à côté de la belle et grande architecture de Guimard.

» Le pavillon de l'hôtel Engler pourra être démoli aussitôt après l'achèvement des constructions à élever, rue de l'Orangerie. Pour faire disparaître les pavillons des ministères des Affaires Étrangères et de l'Intérieur, il est indispensable de construire des bureaux dans

Questions.

La section centrale demande l'état des recettes sur toutes les voies navigables pour 1861 et 1862 et les dépenses correspondantes.

Réponses.

» la cour de ce dernier hôtel et d'acquérir,
 » à cet effet, deux petites maisons situées
 » dans une impasse de la rue de Louvain.
 » D'après le projet qui en a été dressé, la
 » dépense s'élèvera à une somme de
 » 80,000 francs, y compris l'achat des-
 » dits immeubles.

» Quant à la suppression du pavillon
 » du Ministère de la Guerre, on s'en oc-
 » cupera ultérieurement. » (*Voir n° 7,*
p. 2, des imprimés de la Chambre, ses-
sion de 1860-1861, modifications propo-
sées au budget du Département des
Travaux Publics.)

Malheureusement, il n'a pas été possible d'employer ce crédit, parce que le Département de l'Intérieur a demandé, dans l'intérêt du service de ses bureaux, que l'administration des ponts et chaussées, dressât un projet complet d'agrandissement desdits bureaux, de manière à pouvoir y placer les directions des beaux-arts, lettres et sciences et de la voirie communale, de l'hygiène et du service sanitaire, qui se trouvent actuellement au palais des beaux-arts, rue Ducale.

L'on s'occupe de la rédaction de ce projet.

Le pavillon de l'ancien hôtel Engler, sera démoli cette année, et l'on exécutera à la façade de cet hôtel et à celle de l'hôtel de M. le Ministre des Finances, les travaux complémentaires d'ornementation, afin de les remettre dans leur état primitif, conformément aux plans de l'architecte Guimard.

En résumé, le Gouvernement sollicitera successivement de la Législature les crédits nécessaires pour faire disparaître les constructions dont il s'agit.

On joint ici un tableau comparatif entre les recettes et les dépenses effectuées sur les voies navigables administrées par l'État, pendant l'année 1861.

Tableau comparatif entre les recettes et les dépenses effectuées sur les voies navigables administrées par l'État, pendant l'année 1861.

DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	RECETTES.	TRAVAUX d'entretien.	TRAVAUX d'amélioration.	TOTAL.	DIFFÉRENCE en moins de la recette sur la dépense.	DIFFÉRENCE en plus * de la recette sur la dépense.
Bassin de la Meuse.						
Meuse dans les provinces de Namur et de Liège.	71,623 27	132,626 32	178,029 77	331,256 09	239,630 82	»
Canal de Liège à Maestricht .	33,371 65	38,411 24	5,000 »	45,411 24	»	9,960 59
Canal de Maestricht à Bois- le-Duc.	46,096 19	52,166 62	17,900 39	80,067 01	3,970 82	»
Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.	93,823 66	79,911 67	110,970 04	190,881 71	93,038 05	»
Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo	1,631 96	9,188 22	6,769 09	13,957 51	14,323 53	»
Canal d'embranchement vers Hasselt.	3,910 02	27,326 78	49,931 78	77,238 36	71,348 34	»
Canal d'embranchement vers Turnhout.	4,882 09	9,540 »	2,154 84	11,674 84	6,792 73	»
Sambre canalisée	314,339 59	93,133 80	30,000 »	123,133 80	»	391,183 79
Canal de Charleroi à Bruxelles	896,426 65	106,994 98	26,499 94	133,494 92	»	762,931 71
TOTAUX.	1,690,107 04	349,519 63	427,833 83	977,133 48	431,126 33	1,164,077 89
Bassin de l'Escaut.						
Escaut	91,033 71	33,638 93	9,412 66	43,031 59	»	48,004 12
Canal de Mons à Condé. . . .	261,446 82	20,603 99	7,816 68	28,420 67	»	233,026 15
Canal de Pommerœul à An- toing.	210,409 11	33,168 62	1,000 »	36,168 62	»	134,350 49
Lys	84,470 84	37,630 28	10,009 31	67,639 79	»	16,831 05
Canal de dérivation de la Lys	113 »	14,808 74	»	14,808 74	14,693 74	»
Canal de Gand à Ostende . . .	29,970 27	22,140 64	33,806 29	103,946 93	73,976 66	»
Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges	»	9,189 55	»	9,189 33	»	»
Canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, vers la frontière de France	21,269 96	11,073 »	3,000 »	14,073 »	»	7,196 96
Canal de Gand à Terneuzen .	49,530 88	27,714 07	3,219 41	32,933 48	13,402 60	»
Moervaert	8,330 39	6,447 36	47,233 33	33,702 89	43,402 30	»
Dendre.	19,280 36	18,697 13	2,701 01	21,398 16	2,117 60	»
Rupel	»	10,000 »	11,367 31	21,367 31	»	»
Senne	»	1,889 91	»	1,889 91	»	»
Dyle et Demer.	3,339 »	21,373 78	13,902 43	37,278 23	33,919 23	»
Grande et Petite-Nèthe. . . .	7,369 63	21,980 33	»	21,980 33	14,410 92	»
TOTAUX.	736,913 17	332,378 73	197,490 63	329,869 40	199,923 23	439,368 77

DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	RECETTES.	TRAVAUX d'entretien.	TRAVAUX d'amélioration.	TOTAL.	DIFFÉRENCE en moins de la recette sur la dépense.	DIFFÉRENCE en plus de la recette sur la dépense.
Bassin de l'Yser.						
Yser	19,265 84	3,809 84	9,160 .	12,969 84	»	6,294 .
Canal d'Ypres à l'Yser.	»	»	5,000 »	5,000 »	»	»
TOTAUX	19,265 84	3,809 84	14,160 .	17,969 84	»	6,294 .

RÉCAPITULATION.

DÉSIGNATION DES BASSINS.						
Bassin de la Meuse	1,690,107 04	549,319 65	427,835 85	977,155 48	451,126 53	1,164,077 89
Bassin de l'Escaut.	786,918 17	332,378 75	197,490 65	529,869 40	199,923 25	459,568 77
Bassin de l'Yser	19,265 84	3,809 84	14,160 .	17,969 84	»	6,294 .
TOTAUX	2,466,289 05	885,608 22	639,486 50	1,524,994 72	651,049 58	1,629,740 66

Résumé.

La différence en moins de la recette sur la dépense étant de .	fr.	651,049 58
— en plus — — —		1,629,740 66
Reste pour la recette en plus sur la dépense, la somme de fr.		<u>978,691 08</u>

Le Département des Travaux Publics se trouve dans l'impossibilité de fournir une comparaison semblable pour l'année 1862, par la raison que toutes les recettes du dernier mois de cette année n'ont point, jusqu'à ce jour, été indiquées au Département des Finances par ses agents en province.

Questions.

Le Gouvernement s'occupe-t-il des travaux d'amélioration de l'Escaut et de la Lys, pour lesquels des fonds ont été votés?

Réponses.

En ce qui concerne l'Escaut, le Département des Travaux Publics a, dans ces derniers temps, donné une impulsion très-grande aux travaux entrepris en vue de l'amélioration du régime et de la navigation de ce fleuve.

C'est ainsi que, sous la date du 24 avril 1862, il a adjugé : 1° au prix de 16,480 francs, un redressement du cours de l'Escaut, à opérer sur le territoire de la commune de Melsen-Schelderode; 2° au prix de 18,979 francs, un second redressement à effectuer sur le territoire de la commune d'Eyne.

Sous la date du 4 juillet 1862, le Département des Travaux Publics a adjugé, au prix de 388,000 francs, les travaux d'amélioration à effectuer à la partie de l'Escaut située dans la province de Hainaut.

Les travaux qui font l'objet de cette entreprise comprennent :

1° La construction d'un siphon supplémentaire pour le passage, sous le canal de Pommerœul à Antonig, du canal d'assèchement du marais de Laplaigne, Hollain et Péronne;

2° L'établissement d'un siphon avec déversoir pour faire passer à volonté les eaux du ruisseau du Rosoir sous le canal d'assèchement du marais, ou les jeter dans ce canal;

3° L'élargissement et l'approfondissement du canal d'assèchement du marais de Laplaigne et du ruisseau du Rosoir, depuis le siphon indiqué sous le n° 1 jusqu'à l'aval du barrage d'Antoing;

4° La démolition et la reconstruction sur de plus grandes dimensions de six ponceaux établis sur ce canal d'assèchement pour l'exploitation des terres riveraines et de quelques fours à chaux;

5° La construction d'un pont éclusé à l'extrémité de ce canal d'assèchement;

6° L'établissement, dans la dérivation de l'Escaut qui conduit au moulin d'An-

Questions.**Réponses.**

toing d'un barrage à deux pertuis, situés un peu en amont du barrage précédent pour remplacer le barrage actuel établi dans cette dérivation, ainsi que le curage et la régularisation d'une partie de cette dérivation ;

7° Le creusement d'une dérivation sur la rive gauche de l'Escaut, latéralement au barrage d'Antoing ;

8° L'établissement d'une écluse-à-sas dans la dérivation précédente avec pont tournant en tôle et fers spéciaux pour le passage de la route concédée de Tournai à Antoing ;

9° La construction d'une maison pour un éclusier et un aide ainsi que d'un magasin aux abords de l'écluse ;

10° L'établissement d'un pavillon provisoire, aux abords de l'écluse-à-sas projetée, pour le logement et le bureau des employés qui seront chargés de la surveillance journalière de cet ouvrage.

Dans le crédit de 1,000,000 de francs mis à la disposition du Département des Travaux Publics par le § 9 de l'art. 1^{er} de la loi du 14 août 1862, pour la construction d'un canal de la Lys à Roulers, a été comprise la somme nécessaire à l'établissement, à Vive-Saint-Éloy, d'une écluse-à-sas destinée à maintenir l'eau de la Lys à un niveau permanent en amont du barrage existant dans cette localité.

Sous la date du 8 janvier 1863, le Département des Travaux Publics a adjugé, au prix de 153,200 francs, l'entreprise des travaux de construction de cette écluse-à-sas.

Par l'établissement de cet ouvrage d'art, la canalisation de la Lys, sur tout son parcours sur le territoire belge, se trouvera complétée.

Quelques modifications devront toutefois encore être apportées, en vue de leur amélioration, à quelques-uns des anciens

Questions.**Réponses.**

ouvrages d'art établis sur cette rivière et notamment à l'écluse d'Harlebeke.

En vertu d'instructions données par le Département des Travaux Publics, des études s'effectuent, dans ce moment, à l'effet de rechercher ce que, dans cet ordre d'idées il resterait encore à entreprendre.

Aujourd'hui, que le canal établissant une jonction entre l'Escaut, à Bossuyt, et la Lys, à Courtrai, est livré à la navigation, le Gouvernement a pensé que ce serait faire chose éminemment utile que de rendre navigable la partie du canal de dérivation de la Lys comprise entre Deynze et Schipdonck, localité située sur le canal de Gand à Bruges.

La navigation charbonnière du couchant de Mons peut s'effectuer jusqu'à Courtrai et Deynze, en parcourant les canaux de Mons à Condé, de Pommerœul à Antoing, de Bossuyt à Courtrai, et la Lys.

Cette navigation qui, dans l'état actuel des choses, alors qu'elle se dirige vers Bruges, l'ouest de la Flandre occidentale et le littoral français, vers Dunkerque, doit parcourir l'Escaut jusqu'à Gand et le canal de Gand à Bruges dans tout son développement, trouvera sa route considérablement abrégée lorsque, parvenue à Deynze, sur la Lys, par les voies navigables mentionnées dans le paragraphe qui précède, elle pourra parcourir la partie du canal de dérivation de la Lys, comprise entre Deynze et Schipdonck.

En prenant des mesures pour la transformation du barrage de Deynze en une écluse de navigation, le Gouvernement a posé un acte qui ne peut manquer d'exercer une influence avantageuse sur l'activité de la navigation de la Lys.

Le § 2 de l'art. 1^{er} de la loi du 14 août 1862 a mis à la disposition du Département des Travaux Publics le cré-

Questions.

La section centrale demande si le Gouvernement ne compte pas bientôt appliquer aux péages des canaux les principes de la libre concurrence.

Les différences que l'on constate entre les péages des divers voies navigables du pays peuvent, moins que jamais, s'expliquer aujourd'hui, que les traités de commerce placent la Belgique sur le terrain de la lutte industrielle.

Réponses.

dit nécessaire à la transformation dont il s'agit,

Ce Département a, sous la date du 30 septembre 1862, adjugé, au prix de 124,000 francs, l'entreprise des travaux de construction d'une écluse-à-sas à établir au barrage de Deynze, à l'origine du canal de dérivation de la Lys à la mer du Nord.

La Chambre des Représentants ayant été saisie de réclamations relatives aux péages du canal de Charleroi à Bruxelles, les organes du Gouvernement exprimèrent dans son sein l'intention de n'y donner suite qu'après un examen général, embrasant les tarifs et le mode de perception de toutes les voies navigables administrées par l'État.

L'examen préparatoire de ces questions fut confiée à une commission composée de :

MM. Henri de Brouckere, représentant.

Muller, —

Moncheur, —

Sabatier, —

J. Jouret, —

Vervoort, —

Thiéfry. —

Groetaers, ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées dans la province de Brabant ;

Wellens, ingénieur en chef, attaché à la direction générale des ponts et chaussées,

Doncker, inspecteur de l'enregistrement et des domaines.

Le Gouvernement a rendu compte, d'une manière développée, des délibérations de cette commission, dans l'Exposé des motifs qu'il a déposé, dans la séance de la Chambre des Représentants du 26 juillet 1859 (Documents parlementaires , n° 10), à l'appui d'un projet de loi qui tendait :

Questions.**Réponses.**

1° A réduire de 25 p. % les péages du canal de Charleroi à Bruxelles, pour le parcours entier, et à fixer le péage, ainsi réduit, pour le Centre vers Bruxelles, à raison de 12 1/2 lieues ;

2° A substituer aux différents modes de perception existants pour les péages des voies navigables, un mode uniforme, d'après lequel les droits seraient perçus, par lieue de 5 kilomètres, de la manière suivante :

A. Par tonneau de chargement . . . 2/3.

B. Par tonneau de la capacité du bateau 1/3.

C. Par tonneau de la capacité (retour à vide). 2/3.

3° A appliquer à chaque rivière un péage, par lieue de parcours, égal à la moyenne des divers droits qui y sont perçus ;

4° A établir sur chaque voie navigable un droit unique, sans distinction de classe, en prenant pour base le droit appliqué à la houille.

En soumettant aux délibérations des Chambres législatives le projet de loi dont il s'agit, le Gouvernement s'exprimait de la manière suivante :

« Le parcours entier du canal de Char-
 » leroi est de quinze lieues, tandis que du
 » Centre à Bruxelles, le parcours n'est
 » que de dix lieues. La commission en
 » proposant de compter ce parcours à
 » raison de 12 1/2 lieues, a donc pris une
 » moyenne entre le parcours réel et le
 » parcours total du canal.

« Cet arrangement nous a paru de
 » nature à concilier les divers intérêts
 » engagés dans la question, et nous avons
 » cru, par conséquent, devoir y adhérer. »

La proposition formulée par le Gouvernement a été admise par la section centrale de la Chambre des Représentants, chargée de l'examen du projet de loi dont mention précède, en des termes qu'il peut

Questions,

Réponses.

être utile de reproduire ici. (N° 13, documents parlementaires. — Session extraordinaire de 1859, p. 10.)

« Enfin, s'occupant de la difficulté
 » signalée par un membre, en ce qui
 » concerne les localités intermédiaires
 » entre le Centre et Charleroi, la section
 » centrale, en s'en rapportant à la pensée
 » de la commission spéciale des péages,
 » qui a admis en principe, avec le Gouvernemen-
 » t, que l'on payerait désormais
 » en raison des distances parcourues, en
 » tenant compte de la transaction inter-
 » venue entre le Centre et Charleroi, est
 » d'avis que le parcours pour 12 1/2 lieues
 » sera payé entre Seneffe et Charleroi,
 » jusqu'au point où les 12 1/2 lieues exis-
 » tent réellement. A partir de ce point
 » jusqu'à Charleroi, les péages s'effectue-
 » ront en raison des distances parcourues.
 » L'art. 1^{er}, entendu de cette manière,
 » n'offre plus de difficulté dans son appli-
 » cation. »

Le projet de loi présenté par le Gouvernement a reçu la sanction du pouvoir législatif, avec cette différence toutefois que, conformément à la proposition qui avait été formulée par la section centrale de la Chambre des Représentants, et adoptée dans son sein, par six voix contre une, le taux de la réduction des péages du canal de Charleroi à Bruxelles a été porté de 25 à 40 p. %.

La loi promulguée à ce sujet, portant la date du 19 février 1860, il résulte des explications qui viennent d'être données que l'état de choses, auquel la question posée se rapporte, a été récemment admise, après un examen approfondi et de concert avec les intéressés, comme donnant toute satisfaction aux intérêts engagés dans la question.

Le Gouvernement a fait d'autres applications des principes inscrits dans la loi précitée du 19 février 1860.

Questions.

La section centrale désire savoir où en sont les études du projet d'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles?

Réponses.

C'est ainsi que les droits de navigation du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, et des canaux d'embranchements vers Turnhout, le camp de Beverloo et la ville de Hasselt, ont été fixés à un taux nouveau, et le mode de perception de ces droits régularisé d'après les prescriptions de la même loi.

Il en a été agi de même en ce qui concerne les droits de navigation du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht.

Dans ce moment, d'ailleurs, le Gouvernement s'occupe activement de l'étude des modifications qui devraient être apportées aux tarifs des droits de navigation sur l'Escaut et sur la Lys, en vue d'y appliquer les principes de la loi précitée.

Conformément aux instructions données par le Département des Travaux Publics, les études du projet d'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles, ont pour but de rendre ce canal navigable pour les bateaux qui naviguent actuellement sur la Sambre, sur les canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing, et sur la plupart des voies navigables françaises et belges, avec un chargement de 250 à 280 tonneaux.

Ces études sont faites dans deux hypothèses distinctes : dans l'une, on a admis pour base du projet que tous les travaux seraient exécutés de manière à entraver le moins possible la navigation; dans la seconde hypothèse, on a supposé, au contraire, que l'on pourrait disposer, pendant toute la durée de l'exécution des travaux, d'un chômage annuel de trois à quatre mois.

La première hypothèse suppose que tous les travaux seraient autant, du moins que les circonstances locales le permettraient, établis dans des dérivations, ou bien que des dérivations provisoires, assez larges pour servir au passage des bateaux, seraient ouvertes là où les ouvrages d'art

Questions.**Réponses.**

devraient forcément être exécutés dans le lit du canal, c'est ainsi que le projet étudié dans cette hypothèse comprend la construction d'un nouveau souterrain entièrement indépendant de celui qui existe. Il n'est fait d'exception à cette règle générale que pour quelques écluses où, à défaut d'un emplacement convenable, il serait impossible d'ouvrir une dérivation provisoire ou définitive, comme, par exemple, à l'écluse n° 33, établie le long du boulevard du Midi, à Bruxelles, près de la porte de Flandre.

Le projet étudié dans la première hypothèse est entièrement terminé; il comprend la construction de quarante-sept écluses nouvelles, dont vingt-deux avec pont fixe ou mobile, de vingt-huit ponts isolés, d'un nouveau souterrain de 1,200 mètres de longueur, placé à proximité du souterrain actuel; de quarante-sept siphons de dimensions diverses, de quarante-huit maisons éclusières et pontonnières, de plusieurs murs de quai, et enfin d'un grand nombre de pontceaux, aqueducs, barrages, prises d'eau, déversoirs, etc.

Une estimation faite de tous ces travaux constate que la somme totale à dépenser s'élèverait à . fr. 18,400,000
non compris les travaux imprévus, que l'on peut évaluer à 10 p. % de cette somme, soit à . . . f. 1,840,000
ce qui donne un total de fr. 20,240,000

Ce chiffre élevé de dépense est dû, en partie, à la condition posée comme base du projet, d'exécuter tous les travaux de manière à n'entraver que le moins possible la marche de la navigation, et à ne la faire chômer que pendant le temps nécessaire pour relier les ouvrages d'art ou les dérivations aux parties conservées du canal.

Questions.

Réponses.

Afin de faire apprécier l'influence que cette condition exerce sur la dépense, il suffit de faire remarquer que son application au bief de passage où est situé le souterrain, conduit à devoir exécuter, en ce point seulement, des travaux évalués ensemble à fr. 3,300,000 tandis que les travaux à effectuer dans ce bief ne coûteraient que 2,150,000 si l'on admettait des chômages annuels de trois à quatre mois, pendant lesquels on élargirait successivement le canal actuel ainsi que le souterrain et les autres ouvrages d'art existants, ce qui donnerait une économie de . . fr. 3,150,000

Dans la somme de 18,400,000 francs les ouvrages d'art figurent

pour	fr. 11,200,000
les terrassements pour	4,700,000
et les emprises pour	2,500,000

Total comme ci-dessus. fr. 18,400,000

Le projet complet des travaux à effectuer dans la seconde hypothèse n'est pas entièrement achevé : cependant on peut prévoir, dès aujourd'hui, qu'il nécessiterait une dépense totale, y compris 10 p. % pour travaux imprévus, de 15,378,000 fr.

La différence des sommes à dépenser dans les deux hypothèses, est donc de 4,862,000 francs.

Ensuite des bases qui ont été admises, les deux projets étudiés peuvent être considérés comme présentant, l'un le *maximum*, l'autre le *minimum* de dépense possible.

Mais il est présumable que, en réalité, lorsque le moment d'exécuter les travaux serait venu, on reconnaîtrait, d'un côté, que s'il est inopportun d'imposer au Trésor la dépense la plus élevée, il serait, d'un autre côté, peut-être nécessaire et même indispensable de dépasser la limite indiquée par le chiffre de dépense le moins élevé.

Questions.

La section centrale demande pourquoi le pont sur le canal de Gand à Bruges, à Hansbeke, ne se trouve pas proposé ?

La section centrale désire savoir quelles sont les vues du Gouvernement :

1° Au sujet de la construction du pont entre Sinay et Exaerde ;

2° Au sujet du creusement de la Zuid-Leede.

Réponses.

En vue de remplir un engagement pris au nom du Gouvernement, le Département des Travaux Publics a dû tenir compte, dans ses demandes de crédits pour l'exercice 1863, des mesures destinées à améliorer le sort des fonctionnaires et employés.

En formulant ses propositions à cet égard, ce Département a nécessairement dû se préoccuper de la situation du Trésor et circonscrire les autres dépenses nouvelles à effectuer dans les limites que commandait cette situation.

Cette nécessité explique l'ajournement forcé de certaines catégories de dépenses d'une utilité incontestable, mais ne présentant pas un caractère absolu d'urgence.

Cette nécessité explique d'ailleurs que le Département des Travaux Publics a remis à une époque ultérieure l'examen de la question de savoir s'il y aura lieu de déférer au désir exprimé, quant à l'établissement d'un pont nouveau à Hansbeke sur le canal de Gand à Bruges qui, il y a lieu de le remarquer, est une voie navigable de création très-ancienne.

1° Les conseils communaux d'Exaerde et de Sinay se sont collectivement adressés au Département des Travaux Publics, à l'effet d'obtenir que l'État fasse construire, à ses frais, un pont sur le Moervaert, à l'endroit dit : *le nouveau quai*.

Lorsqu'il s'agit d'un canal creusé par la main de l'homme, il peut y avoir lieu pour l'État d'y faire construire, à ses frais, les ponts nécessaires pour desservir convenablement les relations entre les deux rives, parce que c'est par son fait que les communications sont interceptées.

Mais le Moervaert n'étant qu'une ancienne crique créée par la nature, il n'y a pas de motifs pour que l'État se charge d'y faire construire des ponts, lorsque ceux-ci ne forment pas le complément de routes qui lui appartiennent.

Questions.**Réponses.**

En conséquence, comme le pont dont la construction est sollicitée ne formerait que le complément de chemins vicinaux, il incombe aux communes intéressées de le faire établir. Si ces communes formuleraient ultérieurement une demande de subside, le Gouvernement aurait à examiner si, et dans le cas de l'affirmative dans quelle proportion, l'État pourrait être appelé à intervenir dans la dépense à résulter de la construction dont il s'agit.

2° Le conseil communal de Saffelaere a formulé une demande, tendante à obtenir le recreusement, aux frais de l'État, d'une partie des cours d'eau, la Zuid-Leede et du Saffelaers-Vaerdeken.

Le premier de ces cours d'eau, a son origine au Moervaert, dans la commune de Mendonck, et rejoint ce canal à l'endroit dit : Spleters-Put, où le Moervaert prend le nom de Durme ; il est généralement considéré comme divisé en deux parties :

La première a sa naissance au Moervaert et finit près de la chaussée d'Exaerde, à Moerbeke ; la seconde commence à ce dernier point et prend le nom d'Exaerde-Vaerdeken, qu'il conserve jusqu'à Spleters-Put.

On peut considérer un arrêt de la Cour d'appel de Gand, en date du 19 février 1849, comme ayant tranché les difficultés et les contestations qui se sont élevées au sujet de la Zuid-Leede ; mais cette décision ne s'applique qu'à la partie aval du cours d'eau, c'est-à-dire à l'Exaerde-Vaerdeken.

En conformité de cet arrêt de la Cour d'appel de Gand, la députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale a, dans sa séance du 26 novembre 1859, pris une décision aux termes de laquelle la partie du cours d'eau dit Zuid-Leede, connue sous le nom de canal d'Exaerde, et coulant sur le territoire de la commune d'Exaerde, depuis la limite de Moerbeke jusqu'à la Durme, à Spleters-Put, peut

Questions.

La section centrale désire savoir où en sont les travaux d'amélioration du canal de Plasschendaele par Nicuport vers la France, et ceux de l'Yser.

Réponses.

être considérée comme un cours d'eau navigable et flottable. Il n'est dans cette décision fait aucune mention de la partie amont de la Zuid-Leede, que l'autorité provinciale continue, par conséquent, à considérer comme non navigable ni flottable.

C'est cette partie qui comprend la section dont la commune de Saffelaere demande le recreusement.

En ce qui concerne le cours d'eau dit Saffelaere-Vaerdeken, qui a son origine dans l'aggloméré de Saffelaere et se jette dans la Zuid-Leede, il n'y a pas davantage de doute possible; c'est un ancien ruisseau élargi par la commune ou par les riverains intéressés à avoir une petite navigation avec barquettes, destinées au transport des engrais ou du bois croissant sur ses rives.

Des explications qui précèdent, il résulte que le Gouvernement ne peut, en aucune manière, être appelé à faire recreuser, aux frais de l'État, le Saffelaere-Vaerdeken et la partie du cours d'eau la Zuid-Leede, dont il est question dans la demande du conseil communal de Saffelaere.

Ce recreusement devrait être opéré, comme l'a été celui du canal de Stekene, par la commune intéressée, qui pourrait peut-être être subsidiée par la province et par l'État.

Une loi du 8 mars 1858 a décrété l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, du régime de l'Yser et du canal de Plasschendaele, par Furnes, à la frontière de France, mais sous la réserve du concours de la province de la Flandre occidentale, des communes et des propriétaires intéressés.

Ce concours s'est traduit en une offre qui a été acceptée par la Législature et qui s'élève à fr. 216,666-67.

Questions.**Réponses.**

La même loi a ouvert au Département des Travaux Publics un premier crédit pour l'exécution des travaux à entreprendre.

Une loi du 8 septembre 1859 a, d'autre part, mis à la disposition du même Département le complément des crédits nécessaires.

Depuis qu'il dispose des fonds destinés à couvrir les dépenses résultant de leur exécution, le Département des Travaux Publics a donné ses soins constants aux travaux reconnus nécessaires, et a fait procéder, d'une manière successive, à leur entreprise.

On croit utile de donner ici à cet égard les renseignements suivants :

1° Les travaux ayant pour objet l'approfondissement du canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, à la frontière de France, vers Dunkerque, depuis son origine, au canal de Bruges à Ostende, jusqu'au hameau de Rattevalle, ont été adjugés le 3 août 1859, au prix de 232,100 francs.

Ces travaux sont terminés ;

2° La construction d'un siphon en charpente, avec têtes en maçonnerie, à établir à la sortie de Nieuport, sous le canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, à la frontière de France, ont été adjugés le 29 février 1860, au prix de 68,280 francs.

Cette construction est terminée ;

3° Le creusement d'un canal de dérivation du Lang-Geleid, entre Wulpen et Nieuport, sur la rive gauche, et latéralement au canal de Nieuport, par Furnes, vers Dunkerque, a été adjugé le 16 juillet 1860, au prix de 69,400 francs.

Ce creusement est à la veille d'être achevé ;

4° Sous la date du 25 juin 1862 ont été adjugés, au prix de 94,000 francs, les travaux dépendant du projet d'amélioration du régime de l'Yser, et comprenant :

Questions.**Réponses.**

La section centrale désire avoir des renseignements sur les dégâts qui ont eu lieu par les dernières tempêtes à la grande digue de mer à Ostende et aux dunes entre Ostende et Nieupoort ; s'il est vrai que l'estran a considérablement baissé depuis quelques années ; quels sont les travaux que le Gouvernement se propose d'exécuter pour prévenir tout accident et fortifier la digue de mer et les dunes, et à combien pense-t-il que s'élèvera la dépense ?

A. La construction d'un déversoir à vannes dans la digue droite de l'Yser, près de Nieupoort ;

B. La construction d'une écluse-à-sas, aux abords de Nieupoort, au point où le canal dit : Oostvaert, s'embranché avec celui de Plasschendaele, par Nieupoort et Furnes, vers Dunkerque ;

C. Le dévasement du canal dit : Bras-mort de l'Oostvaert, à partir de l'Oostvaert jusqu'au grand siphon, construit à l'endroit dit : Kruisvaert, à proximité de Nieupoort ;

et *D.* La mise sous profil et l'ensablement de la digue gauche de l'Yser, depuis un point situé à 303 mètres en amont du pont de Tervaete, jusqu'à un point situé à 1,460 mètres en amont du premier ;

3° La construction d'un pont biais sur le canal de dérivation du Lang-Geleed, à établir sous la route communale de Wulpen à Oostduynkerk, a été entreprise le 27 juin 1862, au prix de fr. 3,823-05.

On continue activement la formation des projets des travaux qui restent à entreprendre.

Le fait le plus remarquable observé pendant les derniers ouragans a été la succession non interrompue de six marées qui ont atteint les hauteurs suivantes :

Le 19 décembre, à 10 1/2 heures du matin, la marée haute a été de	0 ^m ,70
Le 19, à 11 heures du soir	0 ^m ,70
Le 20, à 11 1/2 heures du matin.	1 ^m ,40
Le 20, à minuit	1 ^m ,60
Le 21, à midi et demi	1 ^m ,40
Le 21, à 1 heure de la nuit (du 21 au 22)	0 ^m ,40

Au-dessus de la haute mer des vives eaux ordinaires.

Jamais, de mémoire d'homme, une pareille succession de marées extraordinaires n'avait été observée.

La conséquence fâcheuse de ces oura-

Questions.**Réponses.**

gans et de ces marées extraordinaires a été d'abord une dégradation importante de la digue de mer qui couvre Ostende, et ensuite un amaigrissement considérable des dunes le long de la côte.

Une coupe de la digue de mer couvrant Ostende, qui a été prise à 30 mètres à l'est du grand épi qui existe entre le Kursaal et le pavillon Royal, constate l'état de la digue et de l'estran en 1815, en 1838 et en 1863, et révèle un amaigrissement assez sensible de ce dernier.

Le Département des Travaux Publics s'est préoccupé de l'état de choses qui vient d'être signalé et s'est empressé d'instituer, sous la présidence du gouverneur de la province de la Flandre occidentale, deux commissions, dont la première a reçu pour mission de rechercher et de proposer au Gouvernement les mesures les plus efficaces à adopter pour la défense du port d'Ostende et de ses abords contre l'action de la mer, et, spécialement, afin de prévenir, autant que possible, le retour des dégradations semblables à celles causées à ces ouvrages par les dernières tempêtes; elle est composée du bourgmestre de la ville d'Ostende, de l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées dans la province de la Flandre occidentale, d'un officier du génie militaire désigné par le Ministre de la Guerre, d'un officier de la marine royale désigné par le Ministre des Affaires Étrangères, et de l'ingénieur des ponts et chaussées de l'arrondissement d'Ostende, en qualité de secrétaire, avec voix délibérative.

La seconde commission a reçu pour mission de rechercher et de proposer au Gouvernement les mesures les plus efficaces à adopter pour la défense de la côte de Blankenberghe contre l'action envahissante de la mer; elle est composée de l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées de la Flandre occidentale, de l'ingénieur des ponts et chaussées qui a

Questions.

La section centrale demande la communication d'un tableau comprenant le personnel du corps des mines, des ingénieurs du chemin de fer et des ponts et chaussées, avec l'indication de l'avancement dans ces divers services.

Réponses.

dirrigé les travaux de construction des derniers ouvrages maritimes établis à Heyst, de deux délégués du bureau du comice agricole de Bruges, de l'ingénieur des ponts et chaussées chargé du service de la côte, en qualité de secrétaire, avec voix délibérative.

Des instructions ont été données au gouverneur de la province de la Flandre occidentale à l'effet qu'il imprime la plus grande activité aux opérations des deux commissions instituées sous sa présidence.

Dans l'état de choses dont il yient d'être fait mention, le Département des Travaux Publics se trouve naturellement aujourd'hui non-seulement dans l'impossibilité d'indiquer les mesures qu'il compte adopter et les travaux qu'il compte faire entreprendre, mais encore dans celle de faire connaître la dépense qui pourra en résulter.

(Voir les trois tableaux ci-joints.)

(61)

TABLEAUX

*Du personnel du corps des mines, des ingénieurs du chemin de fer
et du corps des ponts et chaussées.*

CORPS DES

NOMS.	GRADE ACTUEL.	DATE		DATE	
		d'entrée au service de l'administration.		de la nomination au grade antérieur à celui d'ingénieur. — Sous-ingénieur ou con- ducteur.	
Gonot	Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe	Juillet	1823	20 octobre	1826
Gernaert	—	1 janvier	1820	4 septembre	1851
Mueseler	Ingénieur de 1 ^{re} classe	28 décembre	1823	31 décembre	1837
Rueloux	—		1823	—	
Jochams	—	23 juillet	1833	—	
Decrassier	—	30 octobre	1854	—	
Toilliez	—	Octobre	1833	3 janvier	1859
Poncellet	—		1830	16 décembre	1859
Laguosse	—	31 décembre	1837	5 mai	1841
Van Scherpenzeel	Ingénieur de 2 ^e classe	16 octobre	1839	30 juin	1843
Geoffroy	Ingénieur de 3 ^e classe	28 septembre	1843	28 septembre	1843
Chaudron	—	50 avril	1843	29 février	1852
Deslandre	—		1824	10 août	1830
Hamal	—	21 mars	1842	31 décembre	1852
Flamache	—	17 décembre	1838	50 mars	1853
Lambert	—	31 mars	1841	—	
Beaujean	—	31 décembre	1837	11 août	1856
Berchem	—	17 décembre	1838	—	
Bougnel	—	31 mars	1841	—	
Clément	—	21 mars	1842	—	
De Simony	—	—		—	
Gérard	Sous-ingénieur	14 mai	1828	—	
Defize	—	30 décembre	1836	—	
Quoilin	—		1826	—	
Rausy	—	17 décembre	1838	—	
Dechamps	—	—		—	
Scoreériaux	—	4 mai	1859	—	
Dawance	—	30 avril	1845	—	
Mueseler	—	30 octobre	1854	—	
Arnould	—	22 mai	1852	—	
Gilles	—	—		—	
Franeau	—	4 avril	1833	—	
Simonis	—	1 décembre	1854	—	
Timmerhaus	—	—		—	

NOMS.	GRADE ACTUEL.	DATE de l'entrée au service de l'administration.	DATE de la nomination au grade antérieur à celui d'ingénieur. Sous-ingénieur ou con- ducteur.
Homal	Sous-ingénieur	27 octobre 1855	11 août 1856
Gillicaux	—	—	—
De Poitier	—	21 mars 1858	21 mars 1858
Harzé	—	10 novembre 1858	10 novembre 1858
Malherbe	—	25 novembre 1859	25 novembre 1859
De Jaer, E.	—	5 novembre 1860	5 novembre 1860
Firket	—	10 février 1861	10 février 1861
Schorn	—	8 décembre 1861	8 décembre 1861
Sneyders	—	10 juillet 1862	10 juillet 1862
De Jaer, J.	—	—	—
Smeysters	—	6 août 1862	6 août 1862
Franquoy	—	—	—

INGÉNIEURS DU

NOMS.	GRADE ACTUEL.	DATE		DATE	
		de l'entrée au service de l'administration.		de la nomination au grade antérieur à celui d'ingénieur. — Sous-ingénieur, chef de section ou conducteur.	
Gobert, L.-A.-E.	Ingénieur en chef.	mai	1837	15 novembre	1842
Maurissen, L.-H.	Ingénieur en chef de 2 ^e classe	9 décembre	1841	30 octobre	1830
Ragheno, P.	Ingénieur principal de 1 ^{re} classe . . .	10 —	1833	9 juillet	1836
Van Moere, B.-F.	—	août	1834	6 avril	1840
Payen, A.-J.-J.	—	9 mai	1841	"	"
Lambeau, A.-P.-J.	Ingénieur principal de 2 ^e classe. . . .	9 —	1840	30 octobre	1830
Cambrelin, F.-C.	Ingénieur de 1 ^{re} classe.	28 septembre	1843	28 septembre	1843
Gillis, J.-T.	—	25 août	1839	30 octobre	1830
Candeze, J.-A.	—	19 décembre	1842	30 —	1830
Jamart, J.-F.	—	31 — ^(b)	1833	31 décembre	1833
Lamquet, G.-E.-H.	—	5 avril	1840	30 octobre	1830
Waleff, A.	—	6 janvier	1838	30 —	1830
Brialmont, E.-H.-J.	—	1 septembre	1843	30 —	1830
Delperdange, V.	—	8 novembre	1841	20 mars	1833
Carez, F.	Ingénieur de 2 ^e classe.	29 juillet	1843	27 septembre	1843
Thiriard, D.-A.-J.	—	26 octobre	1834	26 octobre	1834
Danaux, F.-J.	—	1 septembre	1838	30 —	1830
Borlée, B.-J.	—	15 mars	1833	15 mars	1833
Thibesard, G.-J.	—	28 —	1835	15 juillet	1842
Dupont, J.-B.	—	25 février	1839	29 —	1843
Van Meurs, G.-E.-J.	—	5 avril	1843	21 mai	1839
Philippe, J.-J.-M.	Ingénieur de 5 ^e classe.	12 juillet	1830	31 décembre	1833
Dévadder, T.-J.-J.	—	1 septembre	1840	1 mai	1839
Masui, T.	—	28 mars	1862	"	"
Schaar, E.-E.-A.	—	5 novembre	1837	5 novembre	1837
Dutilleul, O.	—	4 —	1838	4 —	1838
Vogelaere, P.	Sous-ingénieur.	6 avril	1839	6 avril	1839
Van Aelbroeck, A.	—	14 novembre	1839	14 novembre	1839
Bika, L.-J.	—	22 novembre	1838	11 janvier	1861
Paillet, L.	—	28 —	1860	30 mai	1861
Ramaeckers, C.-H.-B.	—	30 août	1861	30 août	1861
Goffin, F.-E.	—	15 février	1862	21 —	1862
Bemelmans, E.-F.	—	18 septembre	1861	22 —	1862

CORPS DES PONTS

NOMS.	GRADE ACTUEL.	DATE		
		de l'entrée au service de l'administration.	de la nomination au grade antérieur à celui d'ingénieur. — Sous-Ingénieur ou conducteur.	
Maus	Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe	24 juillet	1857	.
Wellens	—	décembre	1850	S. I. 11 juin 1836
Magis	—	15 juillet	1820	C. 13 mars 1823
O'Sullivan	Ingénieur en chef de 2 ^e classe	24 octobre	1829	.
De Grandvoir	—	17 avril	1824	C. 29 septembre 1834
Dumon	—	26 mai	1857	S. I. 26 mai 1837
Houbotte	—	28 juillet	1856	—
Dejaer	—	27 octobre	1854	—
Carez	—	1 décembre	1836	S. I. 28 février 1858
Zuber	—	28 février	1858	—
Cognioul	—	26 octobre	1857	S. I. 5 avril 1840
Manilius	Ingénieur de 1 ^{re} classe	50 août	1831	C. 50 août 1831
Desmarais	—	26 mai	1857	S. I. 26 mai 1837
Cordonnier	—	1 ^{er} octobre	1824	C. 12 mars 1837
Lebens	—	1 août	1820	S. I. 13 octobre 1858
De Perre	—	6 août	1816	C. 1 juillet 1856
Masson	—	1 mars	1825	S. I. 6 octobre 1859
Rodet	—	50 août	1851	S. I. 5 avril 1840
Bernard	—	14 mai	1841	S. I. 14 mai 1841
Crepin	—	—	—	—
Depermentier	—	15 juillet	1842	15 juillet 1842
Laurensius	—	—	—	—
Boudin	—	50 juillet	1845	50 juillet 1845
Colson	—	23 septembre	1843	23 septembre 1843
Grosfils	—	10 avril	1827	S. I. 17 juillet 1843
Lambert	—	26 mai	1836	S. I. 14 mai 1841
Piérard	Ingénieur de 2 ^e classe	27 avril	1842	S. I. 50 juillet 1843
Huriau	—	3 mai	1824	S. I. 6 août 1844
Gille	—	1 octobre	1817	C. 12 mai 1837
Pinsard	—	31 janvier	1839	C. 29 juillet 1845
Dedier	—	8 septembre	1844	8 septembre 1844
Andries	—	29 juillet	1843	20 juillet 1843
Andries	—	—	—	—
Morelle	—	—	—	—

ET CHAUSSEES.

DATE DE LA NOMINATION AU GRADE						Observations.
D'INGÉNIEUR DE			D'INGÉNIEUR EN CHEF DE			
3 ^e CLASSE.	2 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.		
24 juillet 1837	3 avril 1840	30 juillet 1843	22 juin 1845	20 juillet 1860		
—	10 août 1839	29 juillet 1843	5 août 1852	—		
—	18 mars 1840	—	—	—		
20 juin 1831	22 juillet 1833	30 juillet 1843	18 mars 1858	»		
24 juillet 1837	3 avril 1840	8 août 1847	1 mai 1860	»		
—	30 juillet 1843	21 octobre 1851	—	»		
—	13 juillet 1842	23 octobre 1851	—	»		
—	—	—	—	»		
30 juillet 1843	23 mars 1846	24 avril 1854	—	»		
29 juillet 1843	10 avril 1853	14 juillet 1856	21 décembre 1861	»		
—	23 octobre 1851	—	14 octobre 1862	»		
31 octobre 1854	11 juin 1836	29 juillet 1845	»	»		
24 juillet 1837	30 juillet 1843	1 février 1850	»	»		
31 décembre 1837	13 juillet 1842	10 avril 1853	»	»		
3 avril 1840	13 novembre 1842	—	»	»		
31 décembre 1837	29 juillet 1843	20 avril 1834	»	»		
30 juillet 1843	—	21 mai 1854	»	»		
29 juillet 1843	10 avril 1853	11 août 1858	»	»		
1 ^{er} février 1830	20 avril 1834	26 avril 1859	»	»		
—	26 avril 1834	27 juillet 1859	»	»		
—	23 mars 1833	2 juin 1861	»	»		
—	—	—	»	»		
—	—	—	»	»		
—	—	—	»	»		
—	—	—	»	»		
9 juillet 1847	—	—	»	»		
1 février 1830	26 avril 1834	3 juin 1861	»	»		
9 juillet 1847	14 juillet 1856	»	»	»		
23 janvier 1850	—	»	»	»		
1 février 1850	6 août 1857	»	»	»		
—	—	»	»	»		
31 mars 1832	—	»	»	»		
—	11 août 1858	»	»	»		
—	—	»	»	»		
—	—	»	»	»		

NOMS.	GRADE ACTUEL.	DATE		DATE	
		de l'entrée au service de l'administration.		de la nomination au grade antérieur à celui d'ingénieur. — Sous-ingénieur ou conducteur.	
Vanschoubroeck	Ingénieur de 2 ^e classe.	3 février	1846	3 février	1846
Lamal.	—	—	—	—	—
Leclerc	—	—	—	—	—
Crespelle	—	—	—	—	—
Trouet	—	15 juillet	1842	C. 15 juillet	1842
Petit	Ingénieur de 3 ^e classe.	1 décembre	1846	1 décembre	1846
De Bruyn.	—	—	—	—	—
Leclerc	—	9 novembre	1847	9 novembre	1847
De Nceff.	—	—	—	—	—
Berger	—	2 avril	1849	2 avril	1849
Declerc	—	—	—	—	—
Stockman	—	15 novembre	1849	15 novembre	1849
Beaufort.	—	—	—	—	—
Labye	—	9 juillet	1844	9 juillet	1844
Bureau	—	30 octobre	1850	30 octobre	1850
Broeckhaus	—	—	—	—	—
Piens.	—	30 octobre	1851	30 octobre	1851
De Raeve	—	27 octobre	1852	27 octobre	1852
Marcq.	—	3 mai	1854	3 mai	1854
Willems.	Sous-ingénieur.	—	—	—	—
De Matthys	—	1 mars	1855	1 mars	1855
Wolters.	—	19 novembre	1855	19 novembre	1855
Duroy	—	25 septembre	1858	25 septembre	1858
Symon	—	—	—	—	—
Derote	—	28 mars	1860	28 mars	1860
De Munter	—	6 juillet	1860	6 juillet	1860
Dubois	—	15 juillet	1861	15 juillet	1861
Dufour	—	20 juillet	1861	20 juillet	1861

Questions.

La section centrale désire savoir où en est la question de la suppression du péage du pont de la chaussée de la Reine, situé à Schaerbeek et si le Gouvernement entrevoit dans un avenir prochain la possibilité de faire disparaître cette entrave gênante à la circulation journalière d'un faubourg populeux.

La section centrale désire savoir si on a l'intention de pointiller les timbres-poste.

La comptabilité est-elle établie de manière à connaître le prix de revient de l'unité de trafic sur le chemin de fer de l'État, comme suite aux intentions manifestées par le Département des Travaux Publics, dans le compte rendu du chemin de fer pour l'année 1858?

La section centrale demande pourquoi certaines compagnies ne sont pas obligées d'exécuter les clauses et charges de leur contrat, et pourquoi on les dispense de la

Réponses.

Il serait sans doute désirable de pouvoir supprimer le péage qui se perçoit au pont établi sur la Senne, pour le passage de la route concédée de la place de la Reine au pont de Laeken. Mais pour obtenir ce résultat, il faudrait nécessairement procéder au rachat de la concession, et la dépense à résulter de ce chef serait fort élevée. Dans la situation budgétaire actuelle du Département des Travaux Publics, cette question semble devoir rester réservée.

Le pointillage des timbres-poste est admis en principe, et l'on s'occupe actuellement des moyens d'exécution.

Il est à remarquer que le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pour l'année 1858, n'exprimait pas l'intention d'établir une comptabilité nouvelle qui permit de calculer le prix de revient de l'unité de trafic; le Département se bornait à annoncer la publication d'un travail spécial sur ce prix de revient, et ce travail se serait fait au moyen des éléments dont l'administration dispose.

Le projet a été ajourné parce qu'il a paru convenable et plus utile d'asseoir d'abord la comptabilité des matières, et de faire les règlements définitifs concernant la comptabilité des travaux de la voie, des travaux de l'arsenal de Malines et des ateliers de réparation. C'est dans ces diverses comptabilités que l'on pourra puiser les renseignements indispensables au calcul du prix de revient.

Quant à ce qui a été fait pour ces comptabilités, on en trouvera une indication sommaire dans le compte rendu des opérations du chemin de fer, pendant l'année 1861, pp. 113 et suivantes.

Il n'y a que deux sociétés concessionnaires de chemins de fer qui jusqu'à ce jour n'aient point accompli toutes leurs obligations en ce qui concerne la construc-

Questions.

construction de certains embranchements qu'elles se sont obligées à établir, en ce qui concerne notamment Hainaut et Flandres ?

Réponses.

tion d'embranchements qu'elles se sont engagées à établir.

C'est d'abord la Grande Compagnie du Luxembourg, qui n'a point jusqu'à présent construit les embranchements vers Bastogne et vers l'Ourthe.

Par l'art. 3 de la convention qu'elle a conclue avec le Gouvernement, sous la date du 27 juin 1862, et qui est relative à la concession provisoire d'un chemin de fer, dit de la Vallée de l'Ourthe (annexe n° 8 du projet de loi de travaux publics, du 12 août 1862. Documents parlementaires, n° 178. Session de 1861-1862), la Grande-Compagnie du Luxembourg, s'est engagée à exécuter, au plus tard dans un délai de trois années et demie, à partir du jour de l'approbation, par le Gouvernement, des plans du tracé et du profil longitudinal, l'embranchement de Bastogne à sa ligne principale de Namur à Arlon.

Pour ce qui est de l'embranchement de l'Ourthe, il fera partie intégrante du chemin de fer, dit de la Vallée de l'Ourthe, auquel se rapporte la convention prémentionnée, conclue le 27 juin 1862, convention à laquelle le Gouvernement à l'espoir de pouvoir donner, dans un avenir prochain, un caractère définitif.

C'est ensuite la société concessionnaire des chemins de fers dits : Hainaut et Flandres, qui a encore à construire les embranchements vers Tournai et vers Ath.

A l'égard de ces deux embranchements, le Département des Travaux Publics croit pouvoir se référer à la réponse qu'il a faite naguère à la section centrale de la Chambre des Représentants, chargée de l'examen du projet de loi de travaux publics, du 12 août 1862. (Documents parlementaires, n° 200. Session de 1861-1862. PP. 11 et 12.)

Il ne sera pas inutile de compléter ici cette réponse en disant que le Gouvernement continue à donner tous ses soins à la

Questions.

Tous les wagons compris dans la demande de crédit extraordinaire de 1862, ont-ils été commandés?

Pourquoi a-t-on supprimé depuis peu la cinquième distribution des lettres à Bruxelles?

Réponses.

création d'un affluent important à la ligne principale par la construction de la section de Basècles à Péruwelz, et qu'il espère voir prochainement, à cet égard, ses efforts couronnés de succès.

Il a été adjugé sur ce crédit :

600 wagons à charbon de 10 tonnes.

300 wagons à charbon de 5 tonnes.

200 wagons fermés de 10 tonnes, avec portes sur les quatre faces.

30 wagons à haussertes, pour marchandises et rails, de 10 tonnes.

30 wagons fermés pour petites marchandises.

Total. 1,200 wagons. *Chiffre égal aux prévisions exprimées dans le rapport de la section centrale. (Documents parlementaires, n° 76, 21 février 1862.)*

De ces 1,200 wagons, 866 sont livrés à ce jour. Il en reste conséquemment 334 à fournir. D'après les marchés contractés, ces derniers doivent être fournis dans le courant d'avril prochain.

Depuis nombre d'années il n'existe que quatre distributions journalières de correspondances dans Bruxelles. Ce n'est qu'exceptionnellement et à titre d'essai qu'il en a été établi une cinquième en novembre 1861. La nouvelle distribution fixée à 1 heure 30 de relevée avait principalement pour but de ne pas laisser en souffrance la correspondance des Pays-Bas, qui arrivait à cette époque à Bruxelles vers midi.

Lorsque, par suite d'une organisation plus favorable des trains sur la ligne du chemin de fer de Rotterdam, il nous a été possible de recevoir la correspondance hollandaise vers 10 heures du matin, et de la faire comprendre dans la même distri-

Questions.

Où en est le projet du chemin de fer d'Anvers à Dusseldorf?

Le Gouvernement ne pourrait-il pas faire établir dans tous les bureaux principaux de poste, une boîte à lettres et une boîte à imprimés?

Réponses.

bution avec la correspondance anglaise, cette distribution de 1 heure 30 minutes, n'avait plus de raison d'être, puisque, d'après une statistique très-exacte, le nombre de pièces qui restait à distribuer n'était plus que de *neuf* par chaque facteur. La suppression en a donc été autorisée en juillet 1862.

Je ferai remarquer au surplus que les cinq distributions journalières à Bruxelles qui tenaient les facteurs sur pied à peu près sans interruption depuis 6 heures du matin jusqu'à 9 heures du soir, constituaient pour ces agents un service insoutenable et qu'il ne restait à l'administration que l'alternative ou d'alléger la tâche de ces agents ou bien d'en renforcer les cadres dans une très-forte proportion.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 16 juillet dernier, le Ministre des Travaux Publics a déclaré « que » si un concessionnaire se présentait dans » les conditions requises, le Gouverne- » ment s'empresserait de soumettre à la » Législature les propositions nécessaires » pour accorder la concession d'un chemin » de fer d'Anvers à Dusseldorf; mais il » faut, ajoutait-il, qu'il se présente muni » de l'autorisation du gouvernement des » Pays-Bas, de passer sur le territoire » néerlandais. »

Le Gouvernement ne peut que répéter ici cette déclaration, en ajoutant, toutefois, que des propositions très-sérieuses lui ont été soumises, et que cette ligne figurera, par conséquent, dans un projet de loi, comprenant diverses concessions de chemins de fer, qui sera prochainement soumis à la Législature.

Il a été décidé récemment que les bureaux de poste de 1^{er} et de 2^o ordre seraient pourvus d'une seconde boîte affectée spécialement au dépôt des imprimés. La

Questions.

La section centrale désire savoir, sans rien préjuger, quel est l'état des études faites sur la question de la création d'un timbre de cinq centimes destiné à un rayon communal ?

Réponses.

mesure ne tardera pas à être mise à exécution. L'administration s'occupe de la construction des nouvelles boîtes.

Le Gouvernement a fait la réponse suivante à une question analogue, qui lui a été adressée à l'occasion de l'examen du budget de l'exercice 1861.

« La question formulée par la section » centrale soulève de nombreuses diffi- » cultés pratiques, et ne semble pas sus- » ceptible d'une solution précise, avant » que l'administration ne l'ait soumise à » un examen minutieux.

» Restreinte dans son application aux » grands centres de population, en petit » nombre, du reste, dans notre pays, la » création d'un timbre de cinq centimes, » ne paraît pas devoir entraîner de sérieux » inconvénients. D'un autre côté, il ne » faudrait pas s'en exagérer les avantages » parce que les quelques villes auxquelles » il est fait allusion, n'ont pas une cir- » conscription assez étendue pour que le » besoin de communiquer par la poste, à » un prix exceptionnellement réduit, se » fasse vivement sentir.

» Mais il importe de faire remarquer, » en ce qui concerne nos villes populeuses, » que cette modification à notre régime » postal n'assurerait les avantages que » l'on se proposerait, qu'à la condition » que le service de distribution fût accé- » léré. Il faut supposer, en effet, que la » nouvelle catégorie de lettres que l'on a » en vue, se composerait essentiellement » de lettres urgentes, car c'est pour les » relations ayant un caractère d'urgence, » c'est dans les cas où l'on n'aurait pas le » temps d'attendre l'occasion de rencon- » trer la personne à qui l'on s'adresse, que » l'on recourrait surtout à la poste. Or, il » n'est pas certain que l'augmentation de » recettes à provenir de la réforme, com- » penserait l'augmentation de dépense, à

Questions.**Réponses.**

» laquelle entraînerait la réorganisation
 » du service de distribution.
 » Mais c'est quant au service rural, que
 » les complications semblent s'aggraver.
 » Évidemment, on ne pourrait pas intro-
 » duire un régime différentiel, et traiter
 » autrement les habitants d'une commune
 » où il existe un bureau de poste, autre-
 » ment les habitants d'une commune où
 » un bureau n'est point établi. Pour rester
 » rigoureusement dans les termes de la
 » justice et de l'équité, il ne faudrait pas
 » limiter la réduction de taxe aux lettres
 » échangées dans la circonscription de la
 » commune où un bureau existe, mais
 » l'étendre, d'une manière générale, à la
 » correspondance échangée dans le rayon
 » d'une commune quelconque. Or, c'est
 » ici qu'il est impossible d'apprécier les
 » sacrifices auxquels on pourrait se trou-
 » ver assujetti, suite d'une augmenta-
 » tion de correspondance, même faible,
 » à cette augmentation devant répondre
 » immédiatement, par suite de difficultés
 » de service créées par les distances, une
 » augmentation du personnel des facteurs.
 » La série des améliorations à introduire
 » au régime postal, dans les conditions
 » actuelles, est loin d'être close. Le Dé-
 » partement les poursuit progressivement,
 » au moyen des augmentations des crédits
 » budgétaires, que les Chambres se mon-
 » trent si-disposées à accueillir. Le Dé-
 » partement croit donc qu'il est plus pru-
 » dent de persévérer dans cette voie, que
 » d'introduire une réforme, dont la por-
 » tée financière ne saurait aujourd'hui
 » être exactement calculée, et estime qu'il
 » y a lieu de tenir en suspens, jusqu'à
 » plus ample instruction, la question
 » posée ci-dessus. »

Rien n'est venu depuis lors modifier la situation; l'administration reste en présence de la difficulté de combiner une diminution des produits avec une augmentation de la dépense.

Questions.

La section centrale demande si on ne pourrait pas prendre des mesures qui faciliteraient le transport des dépêches entre la Flandre belge et la Flandre néerlandaise.

Pourquoi l'organisation d'un service de malle-poste entre les communes de Waereghem et de Wacken est-elle ajournée depuis plus d'un an ?

Réponses.

Il existe déjà trois moyens de communication entre la Flandre belge et la Zélande. Ce sont les services de malles-postes de Bruges à l'Écluse, de Gand au sas-de-Gand, et de Saint-Nicolas à Hulst.

Des démarches ont été faites récemment au Département des Travaux Publics, pour obtenir un nouveau service, qui serait établi entre Maldeghem et le bureau néerlandais le plus rapproché.

Le nouveau service ne pouvant être établi que de commun accord avec l'office des postes des Pays-Bas, il a été fait, à ce sujet, des ouvertures à cet office, le 6 janvier courant.

L'administration attend la réponse à cette communication.

Il n'a pu être donné suite jusqu'à présent à la demande relative à l'établissement d'un service de malle-poste entre Waereghem et Wacken, par la raison qu'il n'existe pas de bureau de poste à Wacken, et qu'ainsi cette malle n'aurait été d'aucune utilité pour le service des postes.

Et il serait, du reste, contraire à tous les principes d'organiser, au moyen des crédits accordés pour le *transport des dépêches*, des services qui seraient affectés exclusivement au transport des voyageurs.

Toutefois, à la suite de nouvelles instances qui ont été faites, l'administration a cru devoir mettre à l'étude le projet de création d'un bureau de distribution des postes à Wacken. Si, comme il est probable, ce projet peut se réaliser, rien n'empêchera plus la création du service de malle-poste demandé.

ANNEXE D.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu l'arrêté royal, en date du 9 août 1854, relatif à la nomination des avocats près du Département des Travaux Publics et au règlement des honoraires ;

Considérant que le Département des Travaux Publics a déjà des avocats en titre à Bruxelles et à Liège et qu'il y a lieu de leur continuer la mission, qui leur a été confiée ;

Considérant qu'il convient, pour fixer par mode d'abonnement les honoraires de ces avocats, d'avoir égard à l'étendue du ressort de la Cour d'appel auquel ils sont attachés, au nombre et à la nature des affaires, qui se présentent dans chacun de ces ressorts et à la moyenne des honoraires qu'ils ont reçus pendant la période des dix dernières années ;

Considérant que le ressort de la Cour d'appel de Bruxelles comprend trois provinces et que le ressort de la Cour d'appel de Liège en comprend quatre ; que l'avocat à Bruxelles est chargé plus particulièrement des consultations et avis sur un grand nombre d'affaires journalières ou présentant un caractère d'urgence et qui lui sont soumises par l'administration centrale, qu'en outre beaucoup d'affaires sont introduites à Bruxelles, ou se trouve le siège du Gouvernement ; que ces circonstances justifient une différence dans la somme à allouer à chacun des avocats à Bruxelles et à Liège ;

Considérant, quant au ressort de la Cour d'appel de Gand, que ce ressort comprend deux provinces ; que son importance normale au point de vue des affaires, ne peut pas être déterminée dès maintenant ; que l'avocat en résidence à Bruxelles a été chargé jusqu'aujourd'hui des affaires en général dans les deux Flandres ;

Qu'un autre avocat a reçu la mission de suivre dans ces provinces les affaires, qui résulteraient de l'exécution de la loi du 20 décembre 1851 sur les travaux publics ; qu'il convient de maintenir provisoirement cet état de choses, en se bornant, d'après les prescriptions de l'arrêté royal du 9 août 1854, à fixer à forfait la somme globale à allouer pour ce ressort,

ARRÊTE :

ART. 1^{er}. Sont nommés avocats du Département des Travaux Publics,

1^o M^e Gustave Allard, avocat à Bruxelles, pour le ressort de la Cour d'appel de Bruxelles ;

2^o Néocles Hennequin, avocat à Liège, pour le ressort de la Cour d'appel de Liège.

M^e Allard prénommé et M^e Metdepenningen, avocat à Gand, sont provisoirement chargés de l'instruction des affaires contentieuses et de la défense des intérêts du Ministère des Travaux Publics devant les tribunaux et cours pour le ressort de la Cour d'appel de Gand.

M^e Metdepenningen continuera seulement à suivre les procès que le Département pourrait avoir à soutenir par suite de l'exécution, dans les Flandres des travaux publics prévus par la loi du 20 décembre 1851; M^e Allard suivra les autres affaires en général.

ART. 2. Les honoraires des avocats, y compris tous frais de déplacement sont fixés par mode d'abonnement à une somme annuelle, ainsi qu'il suit :

1^o Pour l'avocat du ressort de la Cour d'appel de Bruxelles, à quatorze mille francs (14,000 francs).

2^o Pour l'avocat du ressort de la Cour d'appel de Liège, à neuf mille francs (9,000 francs).

3^o Pour les deux avocats chargés provisoirement des affaires dans le ressort de la Cour d'appel de Gand à six mille francs (6,000 francs). Ces derniers proposeront une répartition entre eux de cette somme, basée sur le nombre d'affaires qu'ils auront eu respectivement à suivre dans le cours de l'année; cette répartition sera soumise à notre approbation.

ART. 3. Les avocats pourront être admis par nous à se faire remplacer devant les tribunaux de 1^{re} instance, autres que celui de leur résidence par des délégués. Ce remplacement aura lieu à leurs frais et sous leur responsabilité personnelle et directe.

ART. 4. Les avocats nous présenteront, chacun pour leur ressort les avoués à agréer et qui seront chargés d'occuper sous leur direction, pour le Département des Travaux publics, devant la Cour d'appel et devant les tribunaux. L'avocat en résidence à Bruxelles nous présentera en outre un avocat à agréer près de la Cour de cassation.

ART. 5. Le restant du crédit porté au budget, après déduction des sommes allouées par le présent arrêté, sera tenu en réserve, conformément à l'art. 7 de l'arrêté royal du 9 août 1854;

ART. 6. Le présent arrêté recevra ses effets à dater de ce jour.

Les honoraires dus aux avocats pour le passé seront liquidés sur états

Expédition du présent arrêté ainsi que de l'arrêté royal du 9 août 1854 sera adressée, pour information, à la Cour des comptes et à chacun des avocats ci-dessus nommés.

Bruxelles, le 1^{er} janvier 1855.

EM. VAN HOOREBEKE.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Reçu l'arrêté ministériel du 1^{er} janvier 1855 (secrétariat général, n° 10), relatif à la désignation des avocats du Département des Travaux Publics, et au règlement de leurs honoraires;

Vu, sous la date du 6 juin 1858, une lettre de MM. Allard, avocat à Bruxelles, et Metdepenningen, avocat à Gand, par laquelle ils proposent, en confirmant ce qui se pratique déjà par un commun accord entre eux, de régler, d'une manière

définitive, leurs attributions respectives et leurs honoraires en ce qui regarde le ressort de la cour d'appel de Gand ;

ARRÊTÉ :

ART. 1^{er}. La proposition de MM. Allard et Metdepenningeu est approuvée.

En conséquence, M. Allard est chargé de suivre, dans le ressort de la cour d'appel de Gand, les affaires qui intéressent l'administration des chemins de fer des postes et des télégraphes ; M. Metdepenningeu suivra, dans le même ressort, les affaires concernant l'administration des ponts et chaussées et des mines.

ART. 2. Les honoraires de ces deux avocats, y compris tous frais de déplacement, sont fixés par mode d'abonnement, pour chacun, à une somme annuelle de 3,000 francs.

Cette répartition sera applicable pour l'année 1858.

Expédition du présent arrêté sera adressée, pour information, à la Cour des comptes, à MM. Allard et Metdepenningeu, et aux directeurs généraux des ponts et chaussées et des mines, et des chemins de fer, postes et télégraphes.

Bruxelles, le 26 juin 1858.

PARTOES.

RAPPORT AU ROI.

SIRE,

Un arrêté de Votre Majesté, en date du 9 août 1854, a fixé le nombre des avocats du Département des Travaux Publics à trois, dont un pour chacun des ressorts des cours d'appel.

Ce nombre est devenu insuffisant en ce qui regarde le ressort de la cour d'appel de Bruxelles. L'extension croissante de l'exploitation des chemins de fer, les nombreux travaux qui s'exécutent périodiquement par l'État et par des compagnies, soulèvent des difficultés, soit sous le rapport administratif, soit sous le rapport judiciaire, qui, la plupart, sont soumises, au moins d'une manière préalable, à l'avocat en résidence à Bruxelles, parce qu'il se trouve placé près des administrations centrales, qui peuvent, sans retard, recourir à ses lumières. A cette circonstance il faut ajouter que, d'après une jurisprudence récemment établie, les actions à diriger contre l'État, en matière personnelle, ne pourront plus être introduites, comme elles l'étaient auparavant, devant les tribunaux en province ; qu'elles devront être toutes portées devant le tribunal de Bruxelles, au siège du Gouvernement.

Cet état de choses aura pour résultat un accroissement de travail, auquel un seul avocat ne pourra suffire ; il y a donc lieu de pourvoir, dès maintenant, aux nécessités de ce service, en nommant, à Bruxelles, un second jurisconsulte, pour partager la mission qui, jusqu'à présent, a pu être entièrement confiée à un seul avocat.

La mesure dont il s'agit n'entraînera aucune charge nouvelle pour le Trésor,

et les allocations budgétaires de ce chef resteront dans les limites déterminées par l'arrêté du 9 août 1854.

J'ai l'honneur, Sire, de soumettre à l'approbation de Votre Majesté, un projet d'arrêté, ayant pour objet l'adoption de ladite mesure.

Le Ministre des Travaux Publics,

VANDERSTICHELEN.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Revu l'arrêté royal du 9 août 1854, relatif à l'instruction des affaires contentieuses et à la défense des intérêts du Département des Travaux Publics devant les tribunaux et cours;

Considérant que le nombre des affaires qui, à raison de leur nature et du caractère d'urgence qui s'y rattache, doivent être traitées au siège même de l'administration centrale, devient de plus en plus important; qu'en outre, d'après une jurisprudence récemment établie, les actions à diriger contre l'État, en matière personnelle, ne peuvent désormais être introduites qu'au siège du Gouvernement, qu'il en résultera pour l'avocat du Département des Travaux Publics, à Bruxelles, un surcroît de travail, auquel il convient de pourvoir;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Le nombre des avocats du Département des Travaux Publics, pour le ressort de la Cour d'appel de Bruxelles, est porté à deux.

ART. 2 Notre Ministre des Travaux Publics réglera les attributions des deux avocats dont il s'agit, et il fixera, par abonnement, le chiffre des honoraires qui leur seront respectivement alloués, en demeurant, toutefois, dans la limite des allocations budgétaires, déterminées par l'arrêté du 9 août 1854.

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

Donné à Laeken, le 3 juillet 1862.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

VANDERSTICHELEN.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu l'arrêté royal du 3 juillet 1862, portant :

« ART. 1^{er}. Le nombre des avocats du Département des Travaux Publics, pour le ressort de la Cour d'appel de Bruxelles, est porté à deux.

» ART. 2. Notre Ministre des Travaux Publics réglera les attributions des deux avocats dont il s'agit, et fixera, par abonnement, le chiffre des honoraires qui leur seront respectivement alloués, en demeurant, toutefois, dans la limite des allocations budgétaires, déterminées par l'arrêté du 9 août 1854 ; »

Vu la proposition de M. l'avocat Allard, en date du 14 août suivant ;
Revu l'arrêté ministériel du 1^{er} janvier 1855,

ARRÊTE :

ART. 1^{er}. A dater du 1^{er} septembre prochain, l'instruction des affaires contentieuses et la défense des intérêts du Ministère des Travaux Publics, dans le ressort de la Cour d'appel de Bruxelles, seront confiées à deux avocats.

ART. 2. Le sieur Lejeune, avocat près de la Cour de cassation, est nommé à cet effet, en qualité d'avocat du Ministère des Travaux Publics, pour traiter, conjointement avec M. Allard, les affaires de ce Département, dans le ressort de la Cour d'appel de Bruxelles.

ART. 3. Les honoraires alloués à chacun des avocats, y compris tous frais de déplacement, sont fixés, par mode d'abonnement, à une somme annuelle, ainsi qu'il suit :

Pour M. Allard, à huit mille francs (fr. 8,000) ;

Pour M. Lejeune, à six mille francs (fr. 6,000).

ART. 4. Les avocats prénommés régleront entre eux la distribution des affaires à traiter.

La correspondance du Département sera adressée, comme par le passé, à M. l'avocat Allard.

ART. 5. Expéditions du présent arrêté et de l'arrêté royal du 3 juillet 1862 seront transmises pour information à la Cour des comptes ainsi qu'à MM. Allard et Lejeune.

Bruxelles, le 22 août 1862.

VANDERSTICHELEN.
