

(N^o 171.)**Chambre des Représentants.**

SÉANCE DU 5 MARS 1846.

Budget des dépenses du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1846 ⁽¹⁾.*Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. MAST DE VRIES.*

MESSIEURS,

La situation fâcheuse dans laquelle se trouve une partie du pays, par suite de la perte d'une de ses plus importantes récoltes, oblige le Gouvernement à de nombreux sacrifices pour procurer du travail à la classe laborieuse; vous avez voté dans ce but des sommes considérables; l'impulsion que vous avez donnée a exercé, sous bien des rapports, la plus heureuse influence.

Le Département des Travaux Publics devait concourir pour une large part aux résultats qu'on désire atteindre; des majorations vous sont proposées au budget : elles sont destinées, en grande partie, à des travaux que l'état de nos finances aurait peut-être fait ajourner, mais qu'il est devenu prudent d'exécuter aujourd'hui pour donner de l'emploi à nos ouvriers. Aussi, malgré tout le désir qui nous anime de faire des économies, personne, dans le sein des sections, n'a trouvé d'objections à faire contre les mesures proposées pour procurer du travail.

(¹) Budgets généraux, n^o 2 et annexes.

(²) La section centrale, présidée par M. DUMONT, était composée de MM. VAN CUTSEM, LESOINNE, DAVID, TRIENPONT, MAST DE VRIES et A. DU BLS.

Le budget de l'exercice de 1845 a été arrêté le 6 avril, à la somme de fr.	13,079,574 78
Les charges ordinaires y étaient comprises pour	12,060,807 25
Celles extraordinaires et temporaires, pour	1,018,567 55

Le budget qui vous est proposé pour 1846, y compris une demande de fr. 68,266-08, faite à la section centrale pour le rachat du canal de la Campine (<i>Voir</i> art. 51 et 52 du chap. II), s'élève à . . . fr.	14,028,862 82
Les charges ordinaires y sont comprises pour	12,115,815 00
Celles extraordinaires, pour	1,915,027 82
Il y a donc pour 1846 une majoration de	949,488 04

C'est en grande partie pour la construction de routes nouvelles que cette somme est réclamée.

En général, Messieurs, le budget a donné lieu, dans les sections, à très peu d'observations. Nous consignerons à chacun des articles, celles qui s'y rapportent. Les observations concernant le chemin de fer trouveront leur place à ce chapitre important.

Comme observations générales, la 4^e section a demandé, qu'avant de donner ou de proposer la concession d'un canal ou d'un chemin de fer, une enquête administrative eût lieu dans toutes les localités que le canal ou le chemin de fer devrait passer ou traverser, afin que le Gouvernement pût ainsi apprécier l'utilité réelle du projet.

Elle a demandé, en outre, à connaître la situation des concessionnaires vis-à-vis du Gouvernement, en ce qui concerne :

- 1^o L'approbation des plans ;
- 2^o Le degré d'exécution des travaux ;
- 3^o Les raisons pour lesquelles certaines sociétés sont en retard :

Et 4^o Quels sont les cautionnements versés ?

Il résulte des renseignements fournis, quant à la 1^{re} question, que, pour toutes les demandes en concession de chemins de fer et de canaux, adressées au Département des Travaux Publics, on suit la marche prescrite par l'arrêté royal du 29 novembre 1856. Le conseil des ponts et chaussées est d'abord entendu ; lorsque ce premier degré d'examen est favorable à la demande, l'enquête prescrite par l'arrêté susmentionné est ordonnée.

Le tableau qui se trouve à la fin du rapport *sub litt. A*, répond à la seconde question. Il démontre qu'en général, les compagnies concessionnaires ont devancé les époques fixées pour la présentation des projets définitifs.

Le tableau *B* indique les cautionnements qui ont été versés et les travaux qui sont en train d'exécution.

La section centrale ne peut qu'engager le Gouvernement à tenir la main à

ce que les conditions imposées par les concessions soient rigoureusement remplies, surtout à n'accorder aucun nouveau délai pour la présentation des projets définitifs et le commencement des travaux qui en est la suite.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale.

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

Adopté.

ART. 2. *Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service.* 179,170

Adopté.

Le chiffre est majoré de 5,520 fr., par suite d'un transfert, opéré en 1845, qui, à l'époque où le budget a été voté, n'a été porté que pour 10 mois. (Voir les *Développements*, page 1.)

La 5^e section a demandé si l'arrêté du 1^{er} mars 1845, relatif à la création d'un bureau de contrôle des recherches et de statistique, reçoit son exécution.

La mise à exécution de cet arrêté a été ajournée jusqu'ici, parce que la création d'un bureau spécial, pour le contrôle supérieur des recettes et pour la statistique des chemins de fer, aurait nécessité une augmentation considérable de personnel.

En présence des circonstances actuelles, qui commandent au Gouvernement d'apporter toutes les économies possibles dans les dépenses, l'on a pensé que la demande d'une augmentation de crédit pour le personnel de l'administration centrale serait inopportune.

L'exécution de l'arrêté du 1^{er} mars 1845 n'est point abandonnée; elle n'est que retardée.

D'après le vœu exprimé par les 1^{re} et 4^e sections, la section centrale a réclamé le tableau des fonctionnaires et gens de service employés au Département des Travaux Publics. Ce tableau se trouve à la suite du rapport (annexe C).

ART. 3. *Fournitures de bureau, impressions, etc.* fr. 22,000

ART. 4. *Annales des travaux publics* 9,600

ART. 5. *Frais de route et de séjour du Ministre, etc.* 8,000

Adoptés.

CHAPITRE II.

Ponts et chaussées. — Canaux, rivières, polders. — Ports et côtes. — Bâtimens civils. — Personnel des ponts et chaussées.

PREMIÈRE SECTION.

PONTs ET CHAUSSÉES.

ART. 1^{er}. A. *Entretien ordinaire des routes, d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1846.* . fr. 1,546.256

(Voir les *Développemens*, pag. 2, et la note marginale *b* du budget, pag. 171.)

Le résultat que ce chiffre indique est des plus remarquables. Malgré l'entretien de six nouvelles sections de route, le chiffre a subi une réduction, sur celui de 1845, de 416,070 fr. On ne peut que féliciter le Gouvernement d'être entré dans une voie qui permet une aussi notable économie.

La 1^{re} section a réclamé un tableau qui présente le produit et les dépenses d'entretien des routes.

Ce tableau se trouve joint aux *Développemens nouveaux du budget*, p. 95.

B. *Travaux en dehors des baux d'entretien* fr. 500.000

(Voir les *Développemens*, page 5, et la note marginale du budget, lettre *c*, page 171).

Cette demande de crédit, formulée pour la première fois d'une manière spéciale, a donné lieu à plusieurs observations.

La 1^{re} section demande une justification plus compréhensible. La 3^e réclame la production de la note des dépenses faites et à faire, ainsi que des engagements pris. La 4^e exprime le vœu de voir étendre le système de régie, afin que l'ouvrier puisse recevoir un salaire convenable.

Le Gouvernement a transmis la réponse suivante :

« Le crédit de 1,546,256 fr. porté au budget pour l'entretien ordinaire des routes, ne représente que le chiffre de la dépense résultant des baux d'entretien en vigueur, et des allocations affectées aux travaux d'entretien par voie de régie; mais il y a encore à faire face, pendant l'année, à diverses dépenses en dehors des baux, nécessitées le plus souvent par des événemens imprévus, ou des cas de force majeure.

» Ainsi, en 1845, il y a eu à pourvoir à la reconstruction partielle ou totale de quatre ponts tombés de vétusté ou par accident, savoir :

» Le pont de Wavre sur la Dyle; celui de la porte de Ninove sur la Senne; celui de Namur sur la Sambre, et celui d'Eghezée sur la Mehaigne.

» Indépendamment de ces grands ouvrages d'art, plusieurs ponts et aqueducs ont également dû être reconstruits.

» L'enlèvement des neiges abondantes tombées l'année dernière, et qui interceptaient les communications dans les provinces de Liège et de Luxembourg, a occasionné une dépense d'environ 15,000 fr.

» Les indemnités payées pour emprises de terrains par suite de rectification ou de fixation d'alignements concernant la grande voirie, ont absorbé une somme de 56,000 fr.

» Enfin les salaires des chefs cantonniers et chefs terrassiers, employés à la surveillance journalière et continue des travaux d'entretien qui s'effectuent sur toutes les routes, ont donné lieu à une dépense d'environ 40,000 fr.

» En résumé, les dépenses de toute nature, non prévues par les baux d'entretien, se sont élevées, en 1845, à une somme totale de 245,881 fr. (Voir l'état à la suite du rapport, annexe D).

» Encore faut-il observer que toutes les dépenses de l'espèce ne sont pas encore connues en ce moment; l'année venant seulement de finir.

» Jusqu'ici ces dépenses étaient confondues, dans les budgets, avec celles d'établissement de routes neuves, et par conséquent prélevées sur l'allocation affectée à celles-ci, de telle façon, par exemple, que la somme de 885,274 fr. portée au budget de 1845, comme présumée disponible pour construction de routes, s'est trouvée en réalité réduite à 659,595 fr. Il a donc paru plus rationnel et préférable d'indiquer séparément ces dépenses, qui sont en effet de nature diverse, et d'en faire l'objet d'un nouveau littéra.

» En ce qui concerne le système de régie que la 4^e section désire voir étendre le plus possible, l'on fera remarquer que ce système est déjà appliqué à l'entretien ordinaire de 27 routes, et à celui de plusieurs traverses de ville.

» Il est appliqué également, en ce moment, à la construction d'une route importante dans la Flandre orientale: celle de Nederbrakel à Renaix, dont la dépense d'exécution est évaluée à plus de 400,000 fr. »

Ces explications ont paru très satisfaisantes; la section centrale pense qu'il y a lieu d'accueillir la division proposée par le Gouvernement; en effet, il pouvait arriver, dans la situation actuelle, que des travaux extraordinaires d'entretien absorbassent en grande partie le crédit destiné à l'entretien ordinaire. La nouvelle division obvie à cet état, tout en améliorant même le fonds de construction, car si le crédit de 500,000 fr. n'était point tout à fait employé, le surplus serait ajouté à la somme destinée aux nouvelles routes.

Le crédit demandé est adopté.

C. Salaire des préposés aux ponts à bascule fr. 29,820

(Voir les *Développements*, page 4).

On a reproduit une observation faite l'année dernière, quant à l'emplacement de certains ponts à bascule. Dans plusieurs localités ils sont devenus inutiles depuis l'établissement du chemin de fer et de routes nouvelles; trois ont été supprimés par suite de cette suppression; en attendant qu'un nouveau système de pesage par bascules portatives puisse être établi, une diminution peut être admise; nous vous proposons donc de réduire le chiffre à 26,220 fr.

D. *Études de projets, frais de levée de plans, etc.* fr. 20,000

(Voir les *Développements*, page 4).

Adopté.

E. *Travaux d'amélioration et de construction de routes* . . . fr. 1,401,544

(Voir les *Développements*, pages 4, 5, 6 et la note marginale *D* du budget, page 171).

Ce chiffre comprend une dépense extraordinaire de 400,000 fr. pour 1846 et une autre dépense du même genre de 600,000 fr. pour 1847; elles sont commandées par les circonstances du moment. Outre la considération de justice d'accorder des communications faciles aux localités qui en sont dépourvues, se trouvait la nécessité de donner du travail à la classe laborieuse. Aussi aucune observation n'a été faite dans les sections. Une seule a demandé de quelle manière le Gouvernement comptait s'acquitter de l'imputation de 600,000 fr. sur l'exercice de 1847. Les *Développements* n'avaient point été distribués lorsque cette demande a été faite. Il y est dit qu'en 1847 cette somme sera portée comme charge temporaire comme celle de 400,000 fr. en 1846, si l'on peut espérer que la différence de 200,000 fr. que l'on rencontrera entre les deux exercices pourra être compensée sur le surplus du produit de nos routes.

ART. 2. *Plantations* fr. 50,000

(Voir les *Développements*, page 6.)

Adopté.

SECTION 2.

CANAU, RIVIÈRES ET POLDRES.

ART. 3. *Canal de Gand au sas de Gand.* fr. 53,900

(Voir les *Développements*, pages 7 à 10.)

Cet article n'a donné lieu à aucune observation.

Il présente une diminution de 5,695 fr. sur le chiffre de 1845.

Adopté.

ART. 4. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc* fr. 127,785

(Voir les *Développements*, pages 11 à 14.)

Il y a ici une majoration sur 1845 de 62,785 fr.

Depuis la construction du canal de la Campine les ouvrages de Hocht ont acquis une haute importance ; il est de l'intérêt général qu'ils soient établis de manière à faire disparaître toute crainte d'inondations qui pourrait exister par suite du mauvais état dans lequel ils se trouvent aujourd'hui. Une somme de 58,000 fr. a été accordée, en 1845, comme première moitié du crédit nécessaire à la reconstruction des bajoyers de l'écluse de Hocht ; mais une crue des eaux de la Meuse, en mars 1845, a tellement endommagé les ouvrages de la prise d'eau de Hocht, que le Gouvernement a dû employer cette somme à la reconstruction du barrage et de la prise d'eau ; il vous demande au budget de 1846 un crédit de 44,785 fr. pour l'achèvement de ces travaux, indépendamment d'un crédit de 58,000 fr. pour la première moitié de la somme nécessaire au renouvellement des bajoyers.

Les circonstances exceptionnelles où l'on s'est trouvé peuvent justifier la marche qu'on a suivie.

Cependant la section centrale n'admet point en théorie que le Gouvernement puisse changer la destination des crédits accordés et surtout qu'il puisse agir ainsi lorsqu'il avait tout le temps nécessaire pour demander une allocation spéciale à la Législature.

Elle adopte le crédit demandé.

ART. 5. *Canal de Pommerœul à Antoing* fr. 96,489 00

(Voir les *Développements*, pages 15 et 16.)

Adopté.

SAMBRE CANALISÉE.

ART. 6. *Entretien et travaux* fr. 112,812 00

(Voir les *Développements*, pages 16 et 17.)

Adopté.

ART. 7. *Personnel des services désignés aux articles 5, 4, 5 et 6* fr. 72,767 50

(Voir les *Développements*, page 18.)

Même chiffre qu'en 1845.

Adopté.

CANAL DE BRUXELLES A CHARLEROY.

ART. 8. *Entretien et travaux* fr. 90,000

(Voir les *Développements*, pages 19 à 25.)

Adopté.

En 1855 les produits du canal de Charleroy étaient de fr. 536,317-48. Ils se sont successivement élevés d'année en année; on les évalue pour 1846 à 1,425,000 fr.

ART. 9. *Personnel* fr. 42,859

(Voir les *Développements*, page 26.)

Même chiffre qu'en 1845.

Adopté.

ESCAUT.

ART. 10. *Travaux à l'Escaut* fr. 27,550

(Voir les *Développements*, pages 27 et 28.)

Il y a ici réduction sur le chiffre de 1845, de fr. 41,419-62, par suite de travaux de dévasement qui ne doivent pas être renouvelés.

Au budget de 1845, on avait présenté, comme ouvrage *très utile*, l'élargissement du plafond du fleuve entre le pont Madou et le pont aux Chaudrons, à Gand, et réclamé 12,000 fr. pour ces travaux. Or, du relevé des sommes payées ou engagées (page 28 des *Développements*), il paraît résulter que ces travaux n'ont point été exécutés et que ce crédit aurait été absorbé par une insuffisance au budget de 1844, pour certains frais de procédure et quelques travaux d'une autre nature exécutés sur l'Escaut.

Il serait intéressant de connaître les motifs qui ont déterminé le Gouvernement à changer d'avis, l'utilité du travail paraissant incontestable.

Adopté.

ART. 11. *Personnel* fr. 15,472 50

Même chiffre qu'en 1845.

Adopté.

Les produits de l'Escaut pour 1845, ont été prévus à 80,000 : ils ont donnés pour les dix premiers mois fr. 100,889-52.

Ceux de 1846, sont évalués à 100,000 fr., mais tout fait supposer que ce chiffre sera de beaucoup dépassé.

LYS.

ART. 12. *Travaux à la Lys* fr. 59,628

(Voir les *Développements*, pages 50 à 52.)

Adopté.

ART. 13. *Personnel*. fr. 6,574

Majoration de 1,534 fr. sur 1845.

Elle a paru complètement justifiée par les *Développements*, pages 52 et 55.

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

ART. 14. *Entretien et travaux* fr. 220,000

ART. 15. *Personnel* fr. 20,800

(Voir les *Développements*, pages 55 à 57.)

La 5^e section a appelé l'attention de la section centrale sur les travaux exécutés à la Meuse; elle a émis quelques doutes sur leur bonne exécution.

Voici les renseignements fournis, à cet égard, par le Gouvernement :

« Les travaux faits à la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur, soit » le long des rives, soit en lit de rivière, consistent en perrés, empièremens, » ponceaux, etc., pour le chemin de halage, et en jetées d'enrochement pour » déterminer des passes navigables par rétrécissement.

» Les travaux effectués le long des rives ont eu pour résultat de défendre les » berges, d'assurer aux chevaux de halage un passage libre, en toute saison, » sur les points où ils ont été effectués, et aucune plainte sur leur exécution » n'est parvenue au Département des Travaux Publics. Du reste, les ouvrages » exécutés subsistent en entier, et leurs bons effets ont été constatés.

» Les travaux en lit de rivière ont répondu à ce qu'on en devait attendre; » les jetées d'enrochement, qui rétrécissent le lit d'étiage, ont résisté aux plus » fortes crues et aux débâcles; le chenal s'est approfondi. Selon les prévisions » de l'administration, et dans les parties des passes navigables où le draguage » par les hautes eaux a eu le moins d'efficacité, c'est-à-dire dans les parties d'aval, » il a été observé que le tirant d'eau, qui était primitivement et avant les tra- » vaux de 0^m,45, est au *minimum* de 1^m,20. »

Il résulte de ce qui vient d'être dit que, si les travaux n'ont point encore produit l'approfondissement du fleuve jusqu'au point qu'on désirait atteindre, une grande amélioration a été obtenue; la navigation est devenue plus régulière et, sous le rapport de l'écoulement des eaux, l'approfondissement du fleuve a dû avoir la plus heureuse influence.

Le débordement de toutes nos rivières et de nos courants d'eau a causé des malheurs sans nombre et des pertes incalculables. Nous devons appeler la plus sérieuse attention du Gouvernement sur cet objet. — La rectification des courants d'eau et d'autres voies navigables, les moyens employés dans toutes les localités pour se débarrasser des eaux et les conduire le plus promptement possible dans les fleuves qui les portent à la mer, sont des mesures recommandables et auxquelles chacun applaudit; mais les circonstances dans lesquelles

nous nous sommes trouvés, à la suite des inondations causées par les grandes pluies tombées cet hiver, ont démontré que des travaux importants restent à faire ; ils imposent au Gouvernement le devoir d'étudier à fond cette question et de faire tout ce qui est possible pour faciliter l'écoulement des eaux, soit au moyen de certaines rectifications et d'approfondissements de nos rivières, soit en construisant des canaux de dérivation, partout où le besoin s'en fait sentir.

Les pétitions nombreuses, adressées dans ce but à la Chambre, sont dignes de toute notre sollicitude; nous vous proposerons, Messieurs, par un rapport spécial, de renvoyer au Ministre des Travaux Publics celles qui ont pour objet les inondations de la Meuse et de quelques autres rivières.

Le tableau indiquant l'emploi des crédits votés par la Législature depuis 1840 jusqu'à ce jour, pour le service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur, sera déposé sur le bureau pendant la discussion. Les travaux d'essais et les frais d'étude ont absorbé fr. 878,420 54
 Ceux d'entretien, d'amélioration et de personnel 287,888 98
 Ensemble. . . . fr. 1,166,309 52

Et le montant des crédits votés s'élève à 1,247,920 00

Nous pensons, Messieurs, que le Gouvernement doit avoir un système arrêté sur les travaux encore à exécuter à la Meuse, et nous pouvons espérer que les exigences nouvelles créées par le canal de Liège à Maestricht n'auront point été perdues de vue dans ce système.

Plusieurs des pétitions qui ont été renvoyées à la section centrale, concernent les dispositions décrétées en vertu de l'ordonnance de 1669 et de l'arrêté royal du 5 novembre 1841, sur la police du halage.

La section centrale a cru devoir demander au Gouvernement, si l'on n'a pas pris des mesures vexatoires à l'égard des propriétaires.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu en ces termes :

» Les mesures prises à l'égard des propriétaires riverains, consistent en
 » procès-verbaux adressés aux divers parquets contre ceux de ces propriétaires
 » qui se refusent à livrer passage aux chevaux de halage sur leurs terrains, et
 » de se conformer aux lois et règlements sur la matière.

» L'administration, conformément au décret du 22 janvier 1808, a restreint
 » la largeur du chemin de halage et diminué le poids de la servitude pour les
 » riverains, partout où elle l'a pu.

» Il est cependant un procès qui a eu un grand retentissement; l'adminis-
 » tration l'a gagné en dernier ressort.

» Du reste, l'administration qui a fait observer la servitude, charge rive-
 » raine imposée dans l'intérêt du commerce, a résisté aussi, dans l'intérêt des
 » riverains, aux prétentions exagérées du commerce, qui voulait, en conduisant

» des voitures, chariots, attelages de toute espèce, sur les terrains grévés de
» servitude, aggraver cette même servitude.

» L'administration a toujours pu intervenir efficacement, soit en faveur des
» riverains, soit en faveur du commerce, parce qu'elle a toujours su se main-
» tenir dans les limites tracées par la loi.

» On peut faire observer en passant que des actes vexatoires seraient très
» difficiles pour l'administration, attendu qu'elle est justiciable des tribunaux
» comme les particuliers. »

Adoptés.

SERVICE DE LA MEUSE DANS LE LIMBOURG.

ART. 16. *Travaux à la Meuse dans le Limbourg* fr. 145,200

ART. 17. *Personnel* fr. 4,800

(Voir les *Développements*, page 58).

Adoptés sans observations.

SERVICE DE LA DENDRE.

ART. 18. *Entretien et travaux* fr. 11,689

ART. 19. *Personnel* fr. 9,250

(Voir les *Développements*, pages 59 à 41).

Le service de la Dendre est majoré 1^o d'une somme de 1,189 fr. pour tra-
vaux de dévasement à exécuter à l'écluse de Wiese, et 2^o de 480 fr. pour le
traitement d'un préposé à la manœuvre d'un nouveau barrage entre Tenre et
Isières. La première de ces dépenses est temporaire, la seconde est permanente ;
elles sont suffisamment justifiées.

Adoptés.

RUPEL, DYLE ET DEMER.

ART. 20. *Travaux* fr. 122,000

(Voir les *Développements*, pages 42 à 50).

Les travaux ordinaires à faire au Rupel sont compris dans ce chiffre pour
10,000 fr.; ceux extraordinaires le sont pour 112,000 fr. Cette rivière a donné
lieu à une instruction très complète; des travaux importants d'approfondisse-
ment, de rectification et de dévasement ont été reconnus nécessaires tant dans
l'intérêt de la navigation, car le Rupel est une des artères principales que le
pays possède, que dans celui de la décharge des eaux, le Rupel étant le point
de réunion des rivières les plus importantes et devant dégorger les eaux de

différentes provinces. L'ensemble des travaux est évalué à 450,000 fr. Au moyen du crédit pétitionné en 1846 et de celui qui a été accordé en 1845, la moitié de la dépense sera couverte.

Adopté.

ART. 21. *Personnel* fr. 1,500

Adopté.

ART. 22. *Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'étude et de levée de plans, etc.* fr. 40,000

Les *Développements*, page 46, donnent l'emploi du crédit voté en 1845. La somme dépensée et engagée au 15 novembre dernier était de fr. 54,519-46. On peut être étonné dans ce chiffre fr. 11,504-96 seulement aient été employés à des travaux proprement dits, savoir : 5,000 fr. à la rectification de la Dyle à Werchter, et fr. 6,504-96 en acquisition de terrain pour un barrage sur la Dendre, tandis que plus de 25,000 fr. ont été payés pour frais d'étude et traitement du personnel qui y est attaché.

Dans la situation où se trouvent plusieurs de nos voies navigables du second ordre, il serait préférable sans doute qu'on fit quelques études de moins et quelques travaux de plus. Cette observation sera d'autant mieux sentie que les *Développements* de 1845, page 59, ne portaient pour frais d'études et personnel qu'environ 15,700 fr. et ce chiffre paraissait déjà très élevé.

Adopté.

ART. 25. *Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée du Démer.* fr. 60,000 00

(Voir les *Développements*, pages 46 à 50.)

La 1^{re} section a demandé si la somme pétitionnée est suffisante pour exécuter les travaux entre Aerschot et Werchter de manière qu'on n'ait plus à redouter d'inondations pour l'avenir.

M. le Ministre des Travaux Publics a transmis à la section centrale les renseignements ci-après :

« Pour agir d'une manière rationnelle et élargir les débouchés efficacement » et sans crainte de déplacer le mal au lieu de le détruire, il faut commencer » par travailler vers le bas de la rivière et continuer en remontant de l'aval » vers l'amont.

» C'est d'après ce principe qu'a été conçu le projet de faire servir une » partie des fossés de la ville de Malines à l'écoulement des eaux surabondantes » de la Dyle.

» Par une convention intervenue le 20 octobre 1845, entre l'administration » communale de Malines et le Département des Travaux Publics, et aux » termes de laquelle l'usage des fossés qui contournent la ville au nord, est

» concédé à l'État dans l'intérêt de l'écoulement des eaux de la Dyle, la ville
» de Malines a consenti à contribuer dans la dépense, estimée à 186,000 fr.,
» pour celle de 59,000 fr. à fournir en trois années.

» La part contributive de l'État s'élèverait à la somme de 127,000 fr. à
» prélever également sur trois exercices.

» Les travaux à effectuer à Malines, estimés au chiffre global de 186,000 fr.,
» devant s'effectuer en trois années, il y aura à y affecter, en 1846, une pre-
» mière somme de 62,000 fr.

» Le Département des Travaux Publics demande au projet du budget de
» 1846 un crédit de 60,000 fr. Si l'on ajoute à cette somme le montant du
» 1^{er} tiers de la part contributive de la ville de Malines, soit fr. 19,666-66, on
» trouve, pour l'exercice 1846, une somme disponible s'élevant à fr. 79,666-66.

» Le premier tiers des travaux à effectuer à Malines ne comportant, ainsi
» que nous l'avons vu plus haut, qu'une dépense de 62,000 fr., il en résulte
» qu'en 1846 une somme de fr. 17,666-66 pourra, indépendamment de celle
» qu'il sera vraisemblablement possible de prélever sur le crédit de 40,000 fr.
» demandé pour les voies navigables du second ordre, être affectée à l'exécu-
» tion des travaux à entreprendre sur d'autres points de la rivière, soit en
» amont de Werchter soit ailleurs, selon que l'utilité en sera démontrée. »

La section centrale pense que ces renseignements paraîtront satisfaisants ;
on conçoit toutes les inquiétudes, toutes les angoisses que doivent éprouver les
riverains du Demer à la moindre crue de ses eaux, quand dans le cours d'une
seule année la rivière a débordé 7 ou 8 fois et détruit toutes les récoltes ; mais
pour obvier à cet état de choses, il faut prendre des mesures qui détruisent le
mal et ne le déplacent point ; sous ce rapport encore les travaux exécutés au
Ruppel et ceux qui s'exécutent à Malines auront la plus heureuse influence.
Les eaux du Démer trouvant beaucoup plus de facilité, l'on peut, avec raison,
espérer que les débordements seront considérablement diminués et qu'ils ne
causeront plus les désastres dont nous avons été témoins depuis quelques
temps.

ART 24.	{	<i>Travaux à faire pour obvier aux inondations</i>			
		<i>de la vallée de la Senne</i>	fr. 50,000		
		<i>Loyer d'une maison pour l'éclusier de</i>			
		<i>Vilvorde.</i>	fr. 250		
					50,250

(Voir les *Développements*, pages 51 à 57).

Ce crédit est la reproduction de celui qui a été accordé en 1845, mais qui
n'a point été employé par suite de l'incertitude où l'on s'est trouvé quant à
l'agrandissement à donner au déversoir du moulin de St-Michel. En admettant
donc que la somme, allouée en 1845 doive être considéré comme annulée, les
observations consignées dans le rapport fait à cette époque, quant au recou-

vement de cette dépense contre l'usinier, conservent toute leur portée et ne peuvent être perdues de vue par le Gouvernement.

Adopté.

CANAUX DE GAND A OSTENDE.

ART. 25. <i>Entretien et travaux</i>	fr. 70,885 00
ART. 26. <i>Personnel</i>	fr. 6,604 51

(Voir les *Développements*, pages 56 et 57).

Le chiffre demandé pour l'entretien, etc., des canaux de Gand à Ostende est majoré de 1,952 fr., tandis que, d'après les explications données à la page 56 des *Développements*, l'entretien ordinaire a été entrepris, en 1845, savoir : à 7,250 fr. dans la Flandre orientale, au lieu de 7,400 fr.; et à 15,800 fr. dans la Flandre occidentale, au lieu de fr. 17,597-50. Ces deux différences, ajoutées à celle de fr. 500-50 réclamés en moins pour le rétablissement en briques des talus, permettraient de réduire le chiffre à 66,685 fr. Mais comme on réclame 3,000 fr. pour une dépense nouvelle, celle de plantations le long du canal de Bruges à Stalhille, nous vous proposons de réduire le chiffre de 1,200 fr. et de le porter ainsi pour l'art. 25 à 69,685 fr. et pour l'art. 26 à 6,604 fr.

CANAL DE MONS A CONDÉ.

ART. 27. <i>Travaux et entretien</i>	fr. 28,284
ART. 28. <i>Personnel</i>	fr. 14,100

Les sommes demandées pour des travaux ordinaires et extraordinaires au canal de Mons à Condé sont les mêmes que celles accordées en 1845.

Les revenus, pour l'exercice de 1846, sont évalués à 200,000 fr.; par suite des arrangements pris, il en revient 80,000 fr. à l'État.

Adoptés.

CANAL DE LA CAMPINE.

ART. 29. <i>Entretien et travaux</i>	fr. 9,400
ART. 30. <i>Personnel des 1^{re} et 2^e sections de ce canal</i>	fr. 10,875

(Voir les *Développements*, pages 64 et 65).

On remarque une diminution de 600 fr. sur le chiffre de l'entretien de la 1^{re} section du canal; d'un autre côté, le chiffre du personnel doit être majoré de 6,675 fr., destinés à faire face aux besoins du service pendant le second semestre de 1846 pour la seconde section du canal.

D'après les propositions du Gouvernement le traitement des éclusiers serait de 600 fr. Or, beaucoup d'employés du même genre au canal de Charleroy et sur la Dendre ne sont payés qu'à raison de 500 et de 450 fr. La section centrale propose de n'accorder que le traitement de 500 fr. au *maximum*; une réduction de 550 fr. sur le crédit demandé en serait le résultat. Le chiffre de l'art. 50 ne s'élèverait donc plus qu'à 10,525 fr.

La section centrale adopte, pour l'art. 29, le chiffre de 9,400 fr.

PETITE-NÈTHE CANALISÉE.

ART. 31. *Première annuité à payer à la province d'Anvers, pour la reprise de la Petite-Nèthe canalisée fr. 58,333 53*

Dans l'une des réunions de la section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics a fait une demande de 550,000 fr. pour la reprise, par l'État, de la Petite-Nèthe canalisée. Cette somme serait payée au moyen de six annuités de fr. 58,333-53.

A cette demande était joint l'exposé suivant :

« La Petite-Nèthe, canalisée par la province d'Anvers, se lie de la manière la plus intime au canal, exécuté par l'État dans la Campine, de Bocholt à Herenthals ; il conviendra de faire, autant que possible, un ensemble de ces deux navigations, entre lesquelles il y a connexité dans le rapport de la manutention des eaux. Il faut, en outre, prévoir une hypothèse, celle du prolongement du canal de la Campine, depuis Herenthals jusqu'à Anvers, prolongement qui emprunterait une partie du canal de la Nèthe, dont les ouvrages seraient modifiés sur cette partie de son développement.

» Il est hors de doute que, dans cette situation des choses, il y a pour l'État un intérêt direct à accueillir les propositions de la province d'Anvers, quant à la reprise de la Nèthe canalisée.

» Les bases, d'après lesquelles la province d'Anvers propose à l'État de traiter de cette reprise, peuvent être considérées comme tout à fait équitables, ainsi que le démontrent les indications suivantes :

» Les travaux de canalisation de la Petite-Nèthe, de Lierre à Herenthals, ont coûté la somme de fr. 709,385 21

» Les terrains acquis pour l'exécution desdits travaux ont coûté celle de 104,500 15

« Ensemble . . . fr. 813,885 54

» Le trésor de l'État ayant accordé à la province d'Anvers un subside de 50,000 00

» La dépense réellement supportée par la province a donc été de fr. 783,885 54

» Indépendamment des terrains incorporés dans le canal de la Nèthe ou
» utilisés pour quais, digues, maisons et jardins d'éclusiers, la province
» d'Anvers est aujourd'hui propriétaire, par suite de l'exécution des travaux
» de canalisation, de terrains dont la superficie est de 5 hect. 40 ares 61 cent.,
» et dont la valeur est estimée à la somme de fr. 16,672-99.

» La province d'Anvers ferait à l'État abandon de ces terrains et des
» ouvrages de canalisation de la Petite-Nèthe de Lierre à Hérenthals, exécutés
» par elle et à ses frais, moyennant le paiement à lui faire par l'État d'une
» somme de 550,000 fr. au moins de la moitié de ce que ce canal lui a coûté;
» elle consentirait, en outre, à ce que le prix de reprise fût réparti par
» annuités sur six exercices.

» Chacune de ces annuités serait de fr. 58,555-55.

» La charge ne serait pas lourde pour le budget de l'État, et la province,
» dont la canalisation de la Nèthe a absorbé toutes les ressources, serait de la
» sorte remise en position de seconder, avec le concours des communes, le
» Gouvernement dans l'établissement de routes nouvelles.

» D'après les propositions faites au Département des Travaux Publics par la
» députation permanente du conseil provincial d'Anvers, l'État entrerait en
» jouissance de tous les produits du canal à dater du paiement de la première
» annuité, sans être tenu à bonifier aucun intérêt de la partie du prix de
» rachat, qu'il acquitterait plus tard.

» L'État deviendrait donc propriétaire d'une voie navigable qui, sous le
» rapport du régime des eaux et jusqu'à certain point sous celui des intérêts
» qu'elle est appelée à desservir, peut être considérée comme ne formant qu'un
» tout avec le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

» C'est dans cette situation des choses que le Département des Travaux
» Publics s'est arrêté à l'idée de demander, par amendement, au projet de
» budget de 1846, la somme de fr. 58,555-55 nécessaire au paiement de la
» première annuité de reprise par l'État de la Nèthe canalisée de Lierre à
» Hérenthals. »

Après avoir lu cet exposé, la section centrale s'est rendu compte des motifs
qui ont guidé la Chambre lorsqu'elle donna son assentiment à la construction
du canal de la Campine; non-seulement elle voulut donner à la Campine une
voie navigable qui lui permit de développer son agriculture et de se pourvoir
des objets qui lui étaient nécessaires, mais elle entendit aussi ouvrir une voie
commerciale qui, joignant la Meuse à l'Escaut, devait étendre et rendre faciles
les relations qui existent entre les provinces qui bordent l'Escaut et celles qui
bordent la Meuse.

Nous pensons, Messieurs, que ce double but ne sera véritablement atteint
que lorsque l'État possédera toute la voie; la loi du 10 février 1845 eût ren-
fermé un non sens, si elle se fût bornée à décréter les deux sections du canal
de la Campine et leur jonction au Rupel, sans la prévision de la reprise d'un
tronçon du canal, long de quatre lieues, qui, entre les mains d'une autre

autorité que celle du Gouvernement central, pourrait en détruire toute l'économie. C'est donc pour qu'une même pensée préside et exécute les mesures à prendre pour l'écoulement des eaux, l'uniformité des péages et celles qui concernent les irrigations que le Gouvernement propose la reprise. La section centrale, à l'unanimité, vous demande d'y donner votre assentiment, en fixant les termes du paiement à sept annuités de 50,000 fr. chacune, au lieu de six annuités de fr. 58,555-55.

ART. 52. *Entretien et personnel de la Nèthe canalisée, pendant le deuxième semestre de 1846.* fr. 9,952 75

Cette somme correspond à la moitié de l'allocation prévue au budget de la province pour 1846.

Une somme de 14,000 fr. est portée au même budget pour le produit des péages. Le chiffre de l'entretien et du personnel, mis en regard de celui des produits, paraît très élevé, mais on ne doit point perdre de vue qu'aujourd'hui le canal, long seulement de quatre lieues, n'est presque point fréquenté. Les frais sur un aussi petit parcours étant nécessairement très élevés, tandis qu'au contraire, après la jonction avec le canal de la Campine, la navigation prendra les proportions que vous avez prévues et les produits seront considérablement majorés.

Par contre, les employés, receveurs, inspecteurs, etc., qui aujourd'hui n'appartiennent qu'à une navigation de quatre lieues, agiront, plus tard, sur toute l'étendue du canal et diminueront ainsi le chiffre des frais généraux.

Adopté.

ART. 55. *Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépenses.* fr. 20,000

Adopté.

ART. 54. *Personnel du service des poldres.* fr. 1,000

Déjà, par suite du réendiguement du poldre de Lillo, le subside de 25,000 fr. qui était accordé à la direction, n'est plus demandé.

Il en sera de même en 1847, pour le personnel; la reprise des travaux devant avoir lieu en 1846, les obligations du Gouvernement, quant à cette dépense, viennent complètement à cesser.

Adopté.

SECTION III.

PORTS D'OSTENDE ET DE NIEUPORT, COTE DE BLANKENBERGHE.

ART. 55. *Port d'Ostende. — Entretien et travaux* fr. 54,450

(Voir les *Développements*, pages 66 à 68.)

Ce chiffre présente une diminution de fr. 2,914-67 sur 1845. Une section a demandé si elle est opérée sur les travaux ordinaires ou bien sur les travaux extraordinaires.

M. le Ministre des Travaux Publics a transmis la réponse suivante :

« Le crédit alloué au budget de l'exercice 1845 pour le service du port »
» d'Ostende comportait : 1^o une somme de fr. 47,664-67 pour faire face aux »
» charges ordinaires et permanentes ; 2^o une somme de 9,700 fr. pour faire face »
» aux charges extraordinaires et temporaires.

» Le crédit pétitionné au budget de 1846 comporte également deux sommes, »
» l'une de 45,450 fr. pour les charges ordinaires et permanentes, l'autre de »
» 11,000 fr. pour les charges extraordinaires et temporaires.

» De la comparaison des chiffres qui précèdent, il résulte que le crédit »
» demandé pour les charges *ordinaires* est inférieur de fr. 4,214-67 à celui »
» alloué en 1845, tandis que le crédit pétitionné pour les charges *extraordi-* »
» *naires* est supérieur de 1,500 fr. à celui alloué en 1845.

» En faisant la différence entre ces deux dernières sommes on trouve celle »
» de fr. 2,914-67 égale à la réduction que présente le crédit demandé en 1846 »
» sur celui alloué en 1845, situation d'autant plus avantageuse qu'en dernière »
» analyse, c'est sur les charges ordinaires que portent les réductions. »

Adopté.

ART. 56. *Port de Nieuport. — Travaux d'entretien* fr. 15,555

(Voir les *Développements*, page 68).

Il y a ici diminution sur 1845 de fr. 2,555-67 par suite de l'entreprise des travaux.

Adopté.

ART. 57. *Côte de Blankenberghe. — Entretien et travaux*. fr. 87,690 49

(Voir les *Développements*, page 69.)

Adopté.

ART. 58. *Personnel des ports et côtes* fr. 18,443 74

(Voir les *Développements*, pages 69 et 70.)

Ce chiffre présente une majoration de fr. 1,525-92, conséquence de l'achèvement du *Grover sas*, à Nieuport, qui exige un éclusier et deux aides.

Adopté.

ART. 59. *Phares et fanaux. — Entretien* fr. 1,800

(Voir les *Développements*, page 70.)

Adopté.

SECTION IV.

BÂTIMENTS CIVILS.

ART. 40. *Entretien et réparation des palais, hôtels, etc.* fr. 52,600

(Voir les *Développements*, pages 71 et 72.)

La section centrale a demandé, d'après le désir exprimé par la 3^e section, l'état détaillé des sommes employées pour le service des bâtiments civils en 1845.

Cet état se trouve à la suite du rapport (annexe B).

En examinant avec quelque attention ces dépenses, on se convaincra facilement que le chiffre pétitionné est plus que suffisant.

Adopté.

ART. 41. *Constructions nouvelles. — Construction d'une salle et dépendances pour la tenue des séances du Sénat* fr. 70,000

(Voir les *Développements*, pages 72 et 73.)

Deux sections ont fait des observations sur l'emploi de ce crédit; d'après la note marginale *b* du Budget, page 179, une somme de 7,200 fr. serait imputée sur ce crédit, pour frais de surveillance. Dans l'opinion de ces sections cette surveillance pourrait être faite par les employés ordinaires des ponts et chaussées; en conséquence elles ont cru devoir réduire le chiffre à 62,800 fr.

Les renseignements suivants ont été donnés à la section centrale, et ont motivé l'adoption du chiffre de 70,000 fr. demandé :

« Il a été alloué au budget de 1845, un crédit de 70,000 fr. à compte de la

» somme nécessaire à l'établissement d'une nouvelle salle avec accessoires, destinée à la tenue des séances du Sénat.

» Ces constructions sont commencées ; mais elles n'ont encore été l'objet d'aucun payement.

» En ce qui concerne la surveillance des travaux, il est à observer que les projets ont été dressés par M. l'architecte Suys, à la demande et d'après les indications de la questure du Sénat, et que c'est aussi à cet architecte que l'exécution en a été confiée. Mais des constructions aussi importantes et aussi spéciales exigeant des soins de tous les instants et une surveillance sévère et continue, il a fallu nécessairement adjoindre à M. Suys deux employés, l'un sous le titre de dessinateur constructeur, au traitement annuel de fr. 2,400 l'autre comme surveillant au traitement annuel de 1,200

» Ce qui constitue une dépense, par an, de 3,600

» Aussi la somme de 7,200 fr. indiquée à la colonne d'observations du Budget, représente-t-elle le traitement de ces deux agents pendant les *deux années* que doivent durer les constructions.

» Il eût d'ailleurs été impossible de confier cette surveillance à des employés des ponts et chaussées ; d'abord parce qu'il eût fallu les placer sous les ordres immédiats d'un architecte ; et en second lieu, parce que le nombre des agents du Gouvernement, ayant des connaissances spéciales en architecture, est assez restreint, et que ceux attachés au service des bâtiments civils sont déjà surchargés de travail.

» Au surplus, ainsi qu'on l'a déjà fait connaître, c'est le Sénat qui a pris l'initiative dans cette affaire, et le Département des Travaux Publics n'a eu qu'à approuver les projets qui lui ont été soumis. Il a bien fallu dès lors aussi confier l'exécution des projets à leur auteur.

» Quant aux dépenses à faire à l'hôtel du Ministère des Affaires Étrangères, par suite de la construction de la nouvelle salle du Sénat, l'état (annexe F) en indique le détail.

» Voici, du reste, ce qui nécessite cette dépense.

» Il existe aujourd'hui une communication, pour les voitures, par la cour de l'hôtel des Affaires Étrangères avec la rue de Louvain ; mais, d'après les projets approuvés, cette communication sera occupée en partie par les nouvelles constructions, en sorte qu'il devient nécessaire d'en établir une autre, au moyen d'un nouveau passage au travers d'une aile des bâtiments du Ministère des Affaires Étrangères et d'une partie du jardin du Ministère de l'Intérieur ; ce qui privera le premier de plusieurs bureaux ; et comme les locaux sont déjà fort restreints dans cet hôtel, il est devenu indispensable de remplacer les bureaux supprimés, et d'en construire de nouveaux au-dessus des remises et écuries. »

SECTION V.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 42. A. *Traitement des ingénieurs et conducteurs, etc.* . . . fr. 451,800

Ce chiffre est de 6,000 fr. plus élevé que celui de 1845, par suite d'un transfert du budget de la Justice et voté le 11 décembre 1844. Il est complètement justifié, pages 73 et 74 des *Développements*.

La section centrale, conformément au vœu de la 1^{re} section, a demandé l'arrêté d'organisation du corps des ponts et chaussées et l'emploi du crédit, en divisant la dépense du personnel et du matériel. Cet arrêté et ceux qui y ont apporté des modifications, seront déposés sur le bureau sous le N° 1, ainsi que le tableau des membres du corps des ponts et chaussées dont le traitement, etc., sont imputés sur ce chapitre.

Indépendamment de ce qui est réclamé pour les traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, d'autres traitements sont imputés sur les fonds spéciaux affectés à certains travaux.

Le Gouvernement a fait connaître à la section centrale, que des ingénieurs et des conducteurs attachés précédemment aux travaux du chemin de fer et dont les traitements et indemnités avaient été payés sur le fonds spécial affecté à leur construction, n'ont pu, à défaut de crédit suffisant, être reportés jusqu'ici sur l'allocation pour le personnel des ponts et chaussés.

Il s'efforce d'arriver à la régularisation de l'imputation de ces dépenses sans augmenter l'allocation du personnel; les traitements de plusieurs ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, chargés de la direction et de la surveillance de travaux spéciaux, devront donc continuer pendant quelque temps encore à être imputés sur les crédits destinés à la construction de ces travaux.

Le mode d'opérer dont il vient d'être parlé n'est point régulier, cependant la section centrale n'ose point faire de proposition pour le faire cesser. Il faudrait augmenter l'allocation permanente pour le personnel; elle craint et avec quelque raison que le chiffre une fois majoré ne le soit définitivement; elle se borne ainsi à engager M. le Ministre à faire tous ses efforts pour la régularisation de cette partie du service. — La Chambre, en examinant le tableau (annexe G), verra que les imputations faites sur les crédits spéciaux s'élèvent encore à la somme de 154,590 fr., dont 46,240 fr. se payent sur les fonds du budget, et 88,550 fr. sur les fonds spéciaux.

Adopté.

B. *Frais du jury d'examen de l'école du génie civil. — Voyages des élèves.* fr. 6,000

Adopté.

CHAPITRE III.

Chemin de fer.

Les développements publiés à l'appui du chapitre du chemin de fer, présentent cette importante partie du service du Département des Travaux Publics sous l'aspect le plus satisfaisant.

Les résultats de l'exercice de 1845 vous sont connus.

Les prévisions des recettes étaient de fr.	11,500,000 00
Elles se sont élevées à	12,403,204 55
	<hr/>
Majoration de. fr.	1,103,204 55

Elles s'améliorent ainsi successivement d'année en année, et déjà elles atteignent un chiffre qui paraissait irréalisable aux défenseurs les plus zélés même de cette grande œuvre nationale.

Cette situation prospère, si importante pour le pays, agit aussi de la manière la plus heureuse sur les entreprises particulières de chemins de fer qui se font ici et à l'étranger ; partout les tarifs tendent à se rapprocher de ceux qui existent en Belgique ; il est démontré aujourd'hui qu'avec des tarifs extrêmement modérés, les transports prennent une extension immense, et qu'il n'est aucune branche d'industrie, de commerce ou d'agriculture qui n'en tire les plus grands avantages.

Si la Belgique peut, à juste titre, être glorieuse d'avoir été la première sur le continent à comprendre à quel développement ce nouveau moyen de communication était appelé ; si, lorsque son existence comme nation indépendante était encore un problème, elle n'a point reculé devant les sommes considérables réclamées pour la construction des chemins de fer, combien doit-elle être fière aujourd'hui de voir son exemple suivi par tous les Gouvernements étrangers, de voir que les chemins de fer belges sont admirés, étudiés, qu'ils servent en quelque sorte de spécimen pour toutes les constructions qui se font en Europe et même dans l'autre hémisphère !

Partout les railways sont de puissants moteurs de la civilisation ; partout ils développent au plus haut degré des éléments de richesses qui paraissaient être condamnés à un éternel abandon.

Nous n'avons à relater que deux observations générales présentées par les sections.

La première engage le Gouvernement à s'occuper de la régularisation des tarifs et à faire disparaître les inégalités existantes entre différentes branches du chemin de fer.

Il a été déclaré à la section centrale que le conseil du chemin de fer s'occupe activement de cet objet et qu'il y a déjà consacré plusieurs séances.

La section centrale insiste de tout son pouvoir pour que cette question soit vidée; depuis plusieurs années elle le réclame dans ses rapports; les expériences aujourd'hui sont complètes. Il y a promesse faite à la Chambre par les prédécesseurs du Ministre actuel, et lui-même, lorsqu'il occupait parmi nous une autre position que celle qu'il remplit maintenant, joignait ses efforts aux nôtres pour la fixation des tarifs. Nous pouvons ainsi avoir la confiance que cette question sera définitivement tranchée sous peu de temps.

On a appelé l'attention du Gouvernement sur les inconvénients qui résultent des passages à niveau sur le chemin de fer. Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

« Les passages à niveau existant sur le chemin de fer ont été établis pour » éviter de fortes rampes ou pentes et éviter les dépenses considérables qu'aurait » occasionnées la construction de passages au-dessus ou au-dessous du chemin » de fer.

» Le seul inconvénient des passages à niveau réside dans la possibilité d'une » rencontre entre les convois et les véhicules traversant la route.

» L'administration a cru pouvoir prévenir toute rencontre de cette espèce » en établissant, aux deux points où les différents chemins aboutissent au rail- » way, des barrières qui restent fermées pendant un certain temps avant et » après le passage des convois.

» Cette mesure de police peut être considérée comme suffisante, puisque » les passages à niveau n'ont donné lieu, jusqu'aujourd'hui, à aucun accident. »

Aux observations qui précèdent, nous ajouterons que les passages à niveau sont admis dans tous les pays, excepté en Angleterre, et qu'il ne paraît point en résulter des inconvénients graves. On conçoit que dans les concessions à faire les passages à niveau ne soient tolérés que là où des viaducs occasionneraient des frais de remblai considérables; mais nous pensons que l'on doit laisser, à cet égard, toute latitude au Gouvernement, car dans un pays de plaines comme la Belgique, les constructions sans passages à niveau seraient souvent impossibles.

Nous avons encore demandé au Gouvernement son opinion sur le mode de conservation des bois du docteur Boucherie, et quelle application il en a faite.

Il a été répondu à ces questions :

« L'administration des chemins de fer est chargée depuis longtemps de » faire des essais sur le procédé Boucherie.

» Les résultats des expériences opérées sur des bois préparés d'après ce pro- » cédé n'ont donné jusqu'ici rien de bien satisfaisant ni de bien concluant, et » les rapports qui sont parvenus jusqu'à ce jour au Département maintiennent

» la préférence à donner au bois de chêne sur le bois blanc préparé d'après le
» procédé Boucherie.

» Les essais seront néanmoins continués. »

Ce rapport est loin de répondre aux espérances que le mode de conservation de M. Boucherie avait fait naître ; cependant la question n'est point tranchée. Si l'on peut ajouter foi à des expériences faites à l'étranger, qu'on a publiées, le procédé Boucherie aurait produit de notables améliorations pour la conservation du bois et, si nos renseignements sont exacts, en Belgique même, si l'expérience faite sur les bois blancs n'a point été favorable, celle sur le hêtre aurait eu un meilleur résultat. On pourrait conclure de ce fait qu'il en sera de même du chêne, lorsque l'expérience aura été complète.

Quoi qu'il en soit, la question du renouvellement des billes mérite la plus sérieuse attention du Gouvernement et des Chambres. Tous les jours la plantation des chênes têtards devient moins considérable ; partout où ils ont la dimension voulue pour les billes, ils sont abattus et très peu remplacés. Le chêne têtard, pour atteindre les dimensions exigées pour le chemin de fer, a besoin de 60 à 70 années de croissance. Il est cultivé seulement dans deux de nos provinces et les besoins du chemin de fer l'ont déjà rendu tellement rare, que les adjudications faites cette année ont atteint une moyenne de plus de 6 fr. par bille, c'est-à-dire 20 p. % de plus que l'année dernière. L'époque n'est donc point éloignée où les billes du chemin de fer devront être confectionnées avec des chênes de haute futaie. Si, aux faits qui viennent d'être cités, vous ajoutez les besoins créés par l'extension des chemins de fer concédés, vous n'aurez aucune difficulté à établir que d'ici à peu d'années des centaines de mille billes seront nécessaire, pour l'entretien annuel. Ils ne pourront être produits que par les coupes de plusieurs milliers d'hectares de bois et à des prix qu'il n'est point possible de fixer.

PREMIÈRE SECTION.

§ 1^{er}. ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

ART. 1^{er}. *Personnel* fr. 216,000

ART. 2. *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.* fr. 154,750

(Voir les *Développements*, pages 21, 22 et 23.)

Le crédit réclamé pour les deux articles du § 1 est de 11,250 fr. inférieur à celui demandé en 1845 ; mais il paraît résulter des *Développements* que cette réduction est la suite d'une erreur : en effet, l'on voit que l'on a été obligé de faire un nouveau bail pour 8 mois pour les bureaux de l'administration centrale, et ce, pour la somme de 6,000 fr., et de plus, qu'après l'expiration de ce bail, le Gouvernement aura encore à payer, à titre d'indemnité, pour tous frais de restauration, etc., 5,250 fr.

Il nous paraît donc que la somme de 11,250 fr. qu'on avait retranchée pour la location des bureaux de l'administration centrale, doit encore figurer cette année, les bureaux ne pouvant être transférés que le 1^{er} août prochain au nouveau local de la porte de Cologne.

Sauf explication contraire, nous devons porter le chiffre à 146,000 fr. pour l'art. 2; celui de l'art. 1^{er} est adopté.

§ 2. SERVICE DE L'ENTRETIEN DES ROUTES ET DES STATIONS.

ART. 3. *Personnel*. fr. 122,125

Adopté.

ART. 4. *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.* fr. 1,090,000

(Voir les *Développements*, pages 22 et 24.)

Le chiffre de cet article est inférieur de 7,000 fr. à celui de 1845.

En examinant les *Développements* donnés pour le budget de 1845, page 2, l'on remarque que le chiffre de 1,097,000 fr., pétitionné à cette époque, se composait comme suit ;

A. Salaire d'ouvriers	fr. 955,000
B. Travaux divers.	150,000
C. Dépenses imprévues	12,000

En 1846, d'après les *Développements*, on ne demandait pour le *litt. A* que 915,000 fr., et pour le *litt. B* 145,000 fr.; ainsi sur ces deux *litt.* il y a une différence en moins de 25,000 fr., et on réclame au contraire 18,000 fr. en plus pour dépenses imprévues. — La section centrale admet la réduction sur les deux premiers *litt.* qui se rapportent à des dépenses fixes. Mais elle ne peut donner son assentiment à une majoration de 18,000 sur les 12,000 fr. de dépenses imprévues. Après déjà tant d'années d'expérience il lui paraît qu'on devrait opérer des diminutions sur ce genre de dépenses plutôt que de le majorer de 150%. En conséquence elle propose d'admettre le chiffre de 12,000 fr., voté en 1845.

L'art. 4 serait donc réduit à 1,072,000 fr.

ART. 5. *Renouvellement de billes et fer* fr. 560,000

(Voir les *Développements*, page 25).

La 4^e section a demandé à quelles lignes le renouvellement des billes devait s'appliquer; ces renseignements se trouvent aux pages 26 et 27 des *Développements*.

Nous ne répèterons point ici les observations faites au commencement de ce chapitre sur la question des billes; nous ferons remarquer cependant que si les besoins réels sont de 58,000 billes, le crédit sera insuffisant d'après ce qui nous a été assuré du prix des entreprises.

Adopté.

§ 3. — SERVICE DE LOCOMOTION ET D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL.

Au budget de 1845 ce paragraphe avait deux articles, l'un pour le traitement et indemnités des employés et l'autre pour main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc. Au budget de 1846, le premier est majoré de 8,000 fr. et le second de 241,000 fr., et, en outre, on a joint un troisième article pour renouvellement de matériel hors d'usage, etc., de 200,000 fr.

Des explications ont été demandées, à cet égard, par les 2^e, 3^e, 4^e et 6^e sections.

Ces majorations sont la suite de l'immense extension que prennent les transports de marchandises; l'on conçoit que les frais du service de locomotion et d'entretien du matériel, les frais du service du transport et les frais de perception doivent s'en ressentir et subir, jusqu'à un certain point, l'influence de leur accroissement.

Les résultats de 1845 sont connus; ils ont surpassé les prévisions et nos espérances; les majorations réclamées sont de ces exceptions rares que nous devons espérer voir augmenter chaque année; elles font preuve de la situation prospère du pays, et tout en garantissant une notable ressource pour le trésor, elles donnent une idée de cet immense mouvement commercial qui se développe et s'accroît de jour en jour.

ART. 6. *Personnel* fr. 155,000

Ce chiffre présente une majoration de 8,000 fr. sur celui de 1845. D'après les tableaux fournis à l'appui (*Développements*, pages 27 et 28, et tableaux VII, VIII et IX), il y a lieu d'admettre comme justifiée la somme de 130,580 fr.; mais quant à celle de 4,420 fr., réclamée sous le titre d'augmentations éventuelles, la section centrale regrette de ne pouvoir y donner son assentiment; elle reconnaît qu'il peut être utile que le Gouvernement soit à même d'accorder quelques majorations pour services extraordinaires ou insuffisance de traitement; mais comme le tableau VII, pag. 52, présente 15,000 fr. pour traitements supplémentaires et frais de séjour; le tableau VII, page 55, 6,800 fr.; le tableau IX, 2,000 fr. de dépenses de la même catégorie, elle est d'avis que ces chiffres sont suffisants, et, en tout cas, elle préférerait de les voir majorer que de voir créer une catégorie d'augmentations éventuelles qui serait une source continuelle de réclamations à laquelle chaque employé se croit avoir droit de puiser.

D'après ces considérations, elle vous propose le chiffre de 150,580 fr.

ART. 7. *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc* fr. 3,026,400

(Voir les *Développements*, pages 28 et suivantes.)

La majoration réclamée sur cet article est de 241,000 fr. ; en comparant les *Développements* de 1846, avec ceux de 1845, l'on s'aperçoit qu'on demande en plus 19,000 fr. pour les salaires, savoir : 9,500 fr. pour chefs d'ateliers, mécaniciens, chauffeurs, etc., et 9,500 fr. pour le salaire des ouvriers des fours à coke, etc. ; le restant se rapporte aux fournitures.

Quant au chiffre réclamé pour les fours à coke, il est justifié par les nouveaux fours établis à Ostende et à Manage ; ce qui a été dit quant à l'extension des transports de marchandises justifie le surplus de la majoration.

Nous devons exprimer ici la satisfaction que nous avons éprouvée de voir que, malgré l'énorme quantité de marchandises à transporter, la somme de 700,000 fr. demandée en 1845 pour achat de charbons, n'a point été majorée ; c'est aux mesures prises pour intéresser les machinistes, et aux améliorations introduites successivement dans le service, que nous devons ce résultat que la consommation du coke a diminué de 95^k.72 par lieue de parcours en 1840, jusqu'à la prévision de 57^k pour 1846.

ART. 8. *Renouvellement du matériel hors d'usage et remplacement partiel des waggons découverts par des waggons couverts fr.* 200,000

(Voir les *Développements*, pages 54 et 55.)

Le crédit est réclamé comme charge extraordinaire et temporaire ; une note de la page 55 indique le nombre des voitures à renouveler. Il est à espérer qu'il ne sera point aussi considérable les années suivantes.

Mais une somme annuelle sera nécessaire, c'est probablement par erreur que celle dont nous nous occupons est réclamée comme charge *temporaire*.

§ 4. — SERVICE DES TRANSPORTS.

ART. 9. *Personnel* fr. 590,000

ART. 10. *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.* 644,600

(Voir les *Développements*, pages 42 et 45.)

Mêmes justifications que pour le § 3 et par les mêmes motifs.

Adoptés.

§ 5. — FRAIS DE PERCEPTION.

ART. 11. *Personnel* fr. 220,000

ART. 12. *Loyer des locaux pour la réception des marchandises* 7,800

L'art. 11 est majoré de 21,500 fr.; les explications données au § 5 s'appliquent aussi à cet article; les tableaux XLII à XLV des *Développements* indiquent l'emploi détaillé de ce crédit.

Adoptés.

SECTION II.

POSTES.

(Voir les *Développements*, pages 75 à 89.)

Plusieurs sections ont demandé qu'on s'occupe de la question de la taxe uniforme et de la suppression du décime rural. Le Gouvernement ayant déclaré à la Chambre qu'un projet de loi nous serait présenté dans un délai très rapproché, nous espérons que l'expérience de ce qui a été fait dans quelques États voisins, permettra de concilier les intérêts du trésor avec les exigences du commerce. Depuis 1840, le produit des postes a augmenté de près de 100,000 fr. par an; c'est environ 3 p. %.

Aucune observation n'a été faite sur les allocations demandées pour la section des postes.

ART. 15. *Personnel* fr. 920,000

ART. 14. *Matériel*. 465,000

ART. 15. *Frais de placement de nouvelles boîtes aux lettres dans les communes rurales* 10,000

ART. 16. *Frais de construction de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer*. 20,000

Adoptés.

CHAPITRE IV.

Mines.

ART. 1 ^{er} .	<table> <tbody> <tr> <td>A. <i>Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines</i></td> <td>fr. 42,000</td> <td rowspan="3">}</td> <td rowspan="3">fr. 45,600</td> </tr> <tr> <td>B. <i>Frais de route, indemnités éventuelles, etc.</i></td> <td>1,200</td> </tr> <tr> <td>C. <i>Entretien, renouvellement du mobilier, fournitures, etc.</i></td> <td>2,400</td> </tr> </tbody> </table>	A. <i>Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines</i>	fr. 42,000	}	fr. 45,600	B. <i>Frais de route, indemnités éventuelles, etc.</i>	1,200	C. <i>Entretien, renouvellement du mobilier, fournitures, etc.</i>	2,400
A. <i>Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines</i>	fr. 42,000	}	fr. 45,600						
B. <i>Frais de route, indemnités éventuelles, etc.</i>	1,200								
C. <i>Entretien, renouvellement du mobilier, fournitures, etc.</i>	2,400								
ART. 2.	<table> <tbody> <tr> <td>A. <i>Traitement des ingénieurs et conducteurs des mines</i></td> <td>fr. 129,400</td> <td rowspan="2">}</td> <td rowspan="2">fr. 172,000</td> </tr> <tr> <td>B. <i>Frais de bureau et de déplacement, etc.</i></td> <td>42,600</td> </tr> </tbody> </table>	A. <i>Traitement des ingénieurs et conducteurs des mines</i>	fr. 129,400	}	fr. 172,000	B. <i>Frais de bureau et de déplacement, etc.</i>	42,600		
A. <i>Traitement des ingénieurs et conducteurs des mines</i>	fr. 129,400	}	fr. 172,000						
B. <i>Frais de bureau et de déplacement, etc.</i>	42,600								
ART. 3.	<i>Subsides aux caisses de prévoyance, secours et récompenses, etc.</i>	fr.	45,000						
ART. 4.	<i>Impressions, achats de livres et d'instruments, encouragements, etc.</i>	fr.	10,000						

Tous ces chiffres, qui sont la reproduction exacte de ceux votés en 1845, n'ont donné lieu à aucune observation.

Adoptés.

CHAPITRE V.

ART. UNIQUE.	<i>Pensions.</i>	fr.	56,000
--------------	--------------------------	-----	--------

Adopté.

CHAPITRE VI.

ART. UNIQUE.	<i>Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension.</i>	fr.	5,000
--------------	--	-----	-------

Adopté.

CHAPITRE VII.

ART. UNIQUE. *Dépenses imprévues.* fr. 50,000

Adopté.

Le rapporteur,
MAST DE VRIES.

Le président,
G. DUMONT.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1846, est fixé à la somme de quatorze millions quatre mille neuf francs quarante-neuf centimes, conformément au tableau ci-annexé.

TABLEAU COMPARATIF

DES PROPOSITIONS DU GOUVERNEMENT ET DE CELLES DE LA SECTION CENTRALE.

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développe- ments des articles.	
CHAPITRE I^{er}.		
ADMINISTRATION CENTRALE.		
1	"	Traitement du Ministre
2	"	— des fonctionnaires, employés et gens de service
3	"	Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.
4	"	Annales des travaux publics
5	"	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale
		Total du chapitre I ^{er} fr.
CHAPITRE II.		
PONTS ET CHAUSSÉES. — CANAUX, RIVIÈRES, POLDRES. — PORTS ET CÔTES. — BÂTIMENTS CIVILS. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.		
PREMIÈRE SECTION.		
<i>Ponts et chaussées.</i>		
1	A.	Entretien ordinaire des routes, d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1846.
	B.	Travaux en dehors des baux d'entretien, reconnus indispensables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure, paiement des terrains cédés à la grande voirie par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement; salaire des cantonniers et chefs-terrassiers employés à la surveillance journalière et continue des travaux
	C.	Salaire des préposés aux ponts à bascule.
	D.	Études de projets, frais de levées de plans, achats et réparations d'instruments, matériel et impressions
	E.	Travaux d'amélioration et de construction de routes
<i>Plantations.</i>		
2	"	Frais d'entretien des plantations existantes et établissements de plantations nouvelles sur les routes de l'État.
		Total de la 1 ^{re} section fr.
DEUXIÈME SECTION.		
<i>Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage et des poldres.</i>		
<i>Canal de Gand au Sas-de-Gand.</i>		
3	"	Travaux d'entretien ordinaire
	"	— de dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale
	"	— de renforcement et de restauration des bords
		Renouvellement des portes d'aval de l'écluse de Roodenhuisen
		A reporter. fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846 PAR LA SECTION GÉNÉRALE.			Observations.
CHARGES ordinaires et perman- entes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires.	CHARGES extraordinaires.	TOTAL.	
21 000 00	»	21,000 00	21,000 00	»	21,000 00	
179,170 00	»	179,170 00	179,170 00	»	179,170 00	
22,000 00	»	22,000 00	22,000 00	»	22,000 00	
9,600 00	»	9,600 00	9,600 00	»	9,600 00	
8,000 00	»	8,000 00	8,000 00	»	8,000 00	
259,770 00	»	259,770 00	259,770 00	»	259,770 00	
1,546,256 00	»	5,057,460 00	1,546,256 00	»	5,095,800 00	
300,000 00	»		300,000 00	»		
29,820 00	»		26,220 00	»		
20,000 00	»		20,000 00	»		
1,001,544 00	400,000 00		1,001,544 00	400,000 00		
50,000 00	»	50,000 00	50,000 00	»	50,000 00	
2,747,400 00	400,000 00	5,147,400 00	2,745,800 00	400,000 00	5,145,800 00	
8,400 00	»	53,900 00	8,400 00	»	53,900 00	
12,000 00	»		12,000 00	»		
10,000 00	»		10,000 00	»		
»	5,500 00		»	5,500 00		
50,400 00	5,500 00	53,900 00	50,400 00	5,500 00	53,900 00	

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développe- ments des articles.	
		Report. . . . fr.
		<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>
4	»	Travaux d'entretien ordinaire
	»	Renouvellement d'anciennes pûlées.
	»	Première moitié du crédit nécessaire au renouvellement, en maçonnerie, des bajoyers de l'écluse de Hocht.
	»	Restauration de la partie de la rive droite comprise entre l'écluse n° 19 à Hocht et le pont de Neerhaeren, qui a cédé à l'action des infiltrations des hautes eaux de la Meuse pendant l'hiver de 1844-1845
	»	Reconstruction en maçonnerie des barrages en charpente construits en 1859, aux abords de l'écluse de Hocht.
	»	Plantations à effectuer sur les rives du canal et les terrains en dépendants
		<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>
5	»	Travaux d'entretien ordinaire
	»	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration, alimentation par machine à vapeur
		<i>Sambre canalisée.</i>
6	»	Travaux d'entretien ordinaire et de dragage.
7	»	Personnel des services désignés aux art. 5, 4, 5 et 6
		<i>Canal de Bruxelles à Charleroy.</i>
8	»	Travaux d'entretien ordinaire
	»	Pavage de diverses parties de trottoirs pour le halage
	»	Primes pour le service de halage
9	»	Personnel
		<i>Service de l'Escaut.</i>
10	»	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale
	»	— — dans la province de Hainaut
	»	Construction de trois ponts de halage sur des criques en communication avec le Bas-Escaut.
11	»	Travaux complémentaires de dévasement dans l'intérieur de la ville de Tournay
	»	Personnel
		<i>Service de la Lys.</i>
12	»	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale
	»	— — dans la Flandre occidentale
	»	Construction d'un chemin de halage dans la traverse de Deynze
15	»	Renouvellement d'une paire de portes à l'écluse de la Pêcherie, à Gand
	»	Personnel
		A reporter. . . . fr.

CRÉDIT DEMANDE POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846 PAR LA SECTION CENTRALE.			Observations.
CHARGES ordinaires et perm- issives	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	CHARGES ordinaires	CHARGES extraordinaires	TOTAL.	
50,400 00	5,500 00	55,900 00	50,400 00	5,500 00	55,900 00	
27,000 00	"	127,785 00	27,000 00	"	127,785 00	
"	5,000 00		"	5,000 00		
"	58,000 00		"	58,000 00		
"	10,000 00		"	10,000 00		
"	44,785 00		"	44,785 00		
"	5,000 00		"	5,000 00		
24,000 00	"	96,489 00	24,000 00	"	96,489 00	
72,489 00	"		72,489 00	"		
112,812 00	"	112,812 00	112,812 00	"	112,812 00	
72,767 50	"	72,767 50	72,767 50	"	72,767 50	
55,000 00	"	90,000 00	55,000 00	"	90,000 00	
"	20,000 00		"	20,000 00		
15,000 00	"	42,859 00	15,000 00	"	42,859 00	
42,859 00	"		42,859 00	"		
7,550 00	"	27,550 00	7,550 00	"	27,550 00	
10,000 00	"		10,000 00	"		
"	1,800 00		"	1,800 00		
"	8,000 00	15,472 50	"	8,000 00	15,472 50	
15,472 50	"		15,472 00	"		
15,828 00	"	59,628 00	15,828 00	"	59,628 00	
17,500 00	"		17,500 00	"		
"	2,500 00		"	2,500 00		
"	4,000 00		"	4,000 00		
6,574 00	"	6,574 00	6,574 00	"	6,574 00	
525,052 00	140,585 00	665,637 00	525,052 00	140,585 00	665,637 00	

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
articles de la loi.	développe- ments des articles.		
			Report. fr.
		<i>Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.</i>	
14	»	Entretien et travaux aux chemins de halage.	
	»	Travaux d'amélioration	
15	»	Personnel.	
		<i>Service de la Meuse dans la province de Limbourg.</i>	
16	»	Travaux aux rives	
17	»	Personnel.	
		<i>Service de la Dendre.</i>	
18	»	Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale.	
	»	Id. dans la province de Hainaut	
	»	Dévasement à exécuter à l'écluse de Wiese	
19	»	Personnel.	
		<i>Service du Rupel, de la Dyle et du Demer.</i>	
20	»	Travaux ordinaires.	
	»	Id. extraordinaires	
21	»	Personnel.	
22	»	Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'études et de levées de plans, achats et réparations d'in- struments	
23	»	Id. à faire pour obvier aux inondations de la vallée du Demer.	
24	A.	Id. id. de la Serme.	
	B.	Loyer d'une maison pour loger l'éclusier de Vilvorde.	
		<i>Service des canaux de Gand à Ostende.</i>	
	»	Entretien ordinaire dans la Flandre orientale	
	»	Id. Flandre occidentale.	
25	»	Dévasements sur différents points dans la Flandre orientale.	
	»	Rétablissement des talus au moyen de revêtements en briques.	
	»	Approfondissement du canal pour lui donner un tiran d'eau de 4 ^m 63 cent. entre Bruges et Nieuweghe, 2 ^e tiers.	
	»	Plantations à faire sur les deux rives du canal entre Bruges et Stalhille.	
26	»	Personnel.	
		<i>Service du canal de Mons à Condé.</i>	
27	»	Entretien ordinaire.	
	»	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration.	
28	»	Personnel.	
			A reporter. fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846 PAR LA SECTION CENTRALE.			Observations.
CHARGES ordinaires et permanen- tes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires	CHARGES extraordinaires	TOTAL.	
523,032 00	140,383 00	663,617 00	523,032 00	140,383 00	663,617 00	
20,000 00	"	220,000 00	20,000 00	"	220,000 00	
"	200,000 00		"	200,000 00		
20,800 00	"	20,800 00	20,800 00	"	20,800 00	
"	143,200 00	143,200 00	"	143,200 00	143,200 00	
4,800 00	"	4,800 00	4,800 00	"	4,800 00	
6,489 00	"	11,689 00	6,489 00	"	11,689 00	
5,000 00	"		5,000 00	"		
"	2,200 00	9,250 00	"	2,200 00	9,250 00	
9,250 00	"		9,250 00	"		
10,000 00	"	122,000 00	10,000 00	"	122,000 00	
"	112,000 00		"	112,000 00		
1,500 00	"	1,500 00	1,500 00	"	1,500 00	
"	40,000 00	40,000 00	"	40,000 00	40,000 00	
"	60,000 00	60,000 00	"	60,000 00	60,000 00	
"	50,000 00	50,250 00	"	50,000 00	50,250 00	
250 00	"		250 00	"		
7,230 00	"	70,885 00	7,230 00	"	69,683 00	
17,000 00	"		15,800 00	"		
"	1,300 00	69,683 00	"	1,300 00	69,683 00	
"	23,153 00		"	23,153 00		
"	17,000 00	6,604 51	"	17,000 00	6,604 51	
"	5,000 00		"	3,000 00		
6,604 51	"	6,604 51	6,604 51	"	6,604 51	
10,000 00	"	28,284 00	10,000 00	"	28,284 00	
"	18,284 00		"	18,284 00		
14,100 00	"	14,100 00	14,100 00	"	14,100 00	
633,833 51	794,904 00	1,430,759 51	634,633 51	794,904 00	1,449,859 51	

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développe- ments des articles.	
		REPORT. fr.
		<i>Service du canal de la Campine.</i>
29	»	Travaux d'entretien des terrassements et des ouvrages d'art
50	»	Personnel des 1 ^{re} et 2 ^e sections du canal
		<i>Petite-Nèthe canalisée.</i>
51	»	1 ^{re} annuité à payer à la province d'Anvers pour la reprise de la Petite-Nèthe canalisée
52	»	Entretien et personnel de la Nèthe canalisée pendant le 2 ^e semestre 1846
		<i>Service des bacs et bateaux de passage.</i>
53	»	Entretien et confection des bacs et de leurs dépendances
		<i>Service des polders.</i>
54	»	Personnel
		TOTAL DE LA 2 ^e SECTION. fr.
		TROISIÈME SECTION.
		PORTS D'OSTENDE ET DE NIEUPORT, CÔTE DE BLANKENBERGHE.
		<i>Port d'Ostende.</i>
55	»	Entretien de l'avant-port.
	»	— de l'arrière port et des écluses de Slykens
	»	Entretien des écluses du bassin de commerce
	»	Renouvellement d'une paire de portes d'ebbe à l'écluse du bassin de commerce
	»	— — de flots à l'écluse du même bassin.
		<i>Port de Nieuport.</i>
56	»	Travaux d'entretien
		<i>Côte de Blankenberghe.</i>
57	»	Travaux d'entretien
	»	Prolongement en mer de la jetée n ^o 1 de la 2 ^e section
58	»	Personnel des ports et côtes.
		<i>Phares et fanaux.</i>
59	»	Entretien des phares et fanaux
		TOTAL DE LA 3 ^e SECTION. fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846 PAR LA SECTION CENTRALE.			Observations.
CHARGES ordinaires et permanents	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	CHARGES ordinaires	CHARGES extraordinaires.	TOTAL.	
653,855 51	794,904 00	1,450,759 51	654,633 51	794,904 00	1,449,539 51	
9,400 00	"	9,400 00	9,400 00	"	9,400 00	
10,875 00	"	10,875 00	10,525 00	"	10,525 00	
"	38,555 55	38,555 55	"	30,000 00	30,000 00	
9,952 75	"	9,952 75	9,952 75	"	9,952 75	
20,000 00	"	20,000 00	20,000 00	"	20,000 00	
"	1,000 00	1,000 00	"	1,000 00	1,000 00	
706,065 26	834,257 55	1,560,300 59	704,515 26	845,904 00	1,550,217 26	
59,500 00	"	34,450 00	59,500 00	"	34,450 00	
5,700 00	"		5,700 00	"		
450 00	"		450 00	"		
"	5,500 00		"	5,500 00		
"	5,500 00		"	5,500 00		
13,555 00	"	13,555 00	13,555 00	"	13,555 00	
79,900 00	"	87,690 49	79,900 00	"	87,690 49	
"	7,790 49		"	7,790 49		
18,445 74	"	18,445 74	18,445 74	"	18,445 74	
1,800 00	"	1,800 00	1,800 00	"	1,800 00	
158,926 74	18,790 49	177,717 25	158,926 74	18,790 49	177,717 25	

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développe- ments des articles.	
QUATRIÈME SECTION.		
<i>Bâtiments civils.</i>		
40	»	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État.
41	»	Constructions nouvelles et construction d'une salle et dépendances pour la tenue des séances du Sénat
		Total de la 4 ^e section. fr.
CINQUIÈME SECTION.		
<i>Personnel des ponts et chaussées.</i>		
42	A.	Traitements des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement, indemnités et dépenses éventuelles.
	B.	Frais des jurys d'examen de l'école du génie civil. — Voyages des élèves
		Total de la 5 ^e section. fr.
Récapitulation du chapitre II.		
SECTION 1 ^{re} . — Ponts et chaussées.		
— 2. — Canaux, rivières, poldres.		
— 5. — Ports et côtes.		
— 4. — Bâtiments civils		
— 5. — Personnel des ponts et chaussées		
		TOTAL DU CHAPITRE II. fr.
CHAPITRE III.		
CHEMIN DE FER. — POSTES.		
PREMIÈRE SECTION.		
CHEMIN DE FER.		
§ 1^{er}. Administration générale.		
1	»	Traitement et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service
2	»	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.
§ 2. Service de l'entretien des routes et des stations.		
5	»	Traitement et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service
4	»	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.
5	»	Renouvellement de billes et fers.
		A reporter. fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846 PAR LA SECTION CENTRALE.			Observations.
CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	CHARGES ordinaires.	CHARGES extraordinaires.	TOTAL.	
52,600 00	"	52,600 00	52,600 00	"	52,600 00	
"	70,000 00	70,000 00	"	70,000 00	70,000 00	
52,600 00	70,000 00	122,600 00	52,600 00	70,000 00	122,600 00	
451,800 00	"	457,800 00	451,800 00	"	457,800 00	
6,000 00	"		6,000 00	"		
457,800 00	"	457,800 00	457,800 00	"	457,800 00	
2,747,400 00	400,000 00	3,147,400 00	2,745,800 00	400,000 00	3,145,800 00	
706,065 26	834,257 55	1,560,300 81	704,515 26	843,904 00	1,550,217 26	
158,926 74	18,790 49	177,717 23	158,926 74	18,790 49	177,717 23	
52,600 00	70,000 00	122,600 00	52,600 00	70,000 00	122,600 00	
457,800 00	"	457,800 00	457,800 00	"	457,800 00	
4,122,790 00	1,545,027 82	5,465,817 82	4,117,440 00	1,554,694 49	5,432,154 49	
216,000 00	"	216,000 00	216,000 00	"	216,000 00	
154,750 00	"	154,750 00	154,750 00	11,250 00	146,000 00	
122,125 00	"	122,125 00	122,125 00	"	122,125 00	
1,090,000 00	"	1,090,000 00	1,072,000 00	"	1,072,000 00	
"	560,000 00	560,000 00	"	560,000 00	560,000 00	
1,562,875 00	560,000 00	1,922,875 00	1,544,875 00	571,250 00	1,916,125 00	

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
articles de la loi.	développe- ments des articles.		
			Report. fr.
		§ 3. <i>Service de locomotion et d'entretien du matériel.</i>	
6	"	Traitement et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service	
7	"	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.	
8	"	Renouvellement du matériel hors d'usage, et remplacement partiel des waggons découverts par des waggons couverts	
		§ 4. <i>Service des transports.</i>	
9	"	Traitement et indemnités des fonctionnaires, employés, gardes-convois et gens de service.	
10	"	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, indemnités pour pertes et avaries	
		§ 5. <i>Frais de perception.</i>	
11	"	Traitement et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service	
12	"	Loyer des locaux pour la réception des marchandises.	
		Total de la 1 ^{re} section	fr.
		DEUXIÈME SECTION.	
		<i>Postes.</i>	
15	"	<i>Personnel.</i> — Traitement de l'inspecteur général, des directeurs provinciaux, contrôleurs, percepteurs, commis, adjoints-commis, distributeurs, facteurs ruraux, boitiers, etc.	
14	"	<i>Matériel.</i> — Frais de bureau et de loyer, papier, impressions, timbres, cachets, boîtes, etc., frais de tournées et de missions relatives au service des postes, transports des dépêches, etc.	
15	"	Frais de placement de nouvelles boîtes aux lettres dans les communes rurales	
16	"	Frais de construction de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer	
		Total de la 2 ^e section.	fr.
		Récapitulation du chapitre III.	
		SECTION 1 ^{re} . — Chemin de fer.	
		— 2. — Postes	
		Total du chapitre III.	fr.
		CHAPITRE IV.	
		MINES.	
1	}	A. Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service du Conseil des mines	fr. 42,000
		B. Frais de route, indemnités éventuelles pour les conseillers honoraires	1,200
		C. Entretien et renouvellement du mobilier, fournitures de bureau, achats de livres, chauffage et éclairage.	2,400
2	}	A. Traitements des ingénieurs et conducteurs des mines	129,400
		B. Frais de bureau et de déplacement; jury d'examen et voyages des élèves des mines	42,600
5	"	Subsides aux caisses de prévoyance; secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement.	
4	"	Impressions, achats de livres et d'instruments, encouragements et subventions pour la publication de plans et mémoires, essais et expériences.	
		Total du chapitre IV.	fr.

CRÉDIT DEMANDE POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846 PAR LA SECTION CENTRALE.			Observations
CHARGES ordinaires et permanents	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	CHARGES ordinaires	CHARGES extraordinaires	TOTAL.	
1,562,875 00	560,000 00	1,922,875 00	1,544,875 00	571,250 00	1,916,125 00	
155,000 00	"	155,000 00	150,580 00	"	150,580 00	
5,026,400 00	"	5,026,400 00	5,026,400 00	"	5,026,400 00	
"	200,000 00	200,000 00	"	200,000 00	200,000 00	
590,000 00	"	590,000 00	590,000 00	"	590,000 00	
644,600 00	"	644,600 00	644,600 00	"	644,600 00	
220,000 00	"	220,000 00	220,000 00	"	220,000 00	
7,800 00	"	7,800 00	7,800 00	"	7,800 00	
5,986,675 00	560,000 00	6,546,675 00	5,964,255 00	571,250 00	6,535,505 00	
920,000 00	"	920,000 00	920,000 00	"	920,000 00	
465,000 00	"	465,000 00	465,000 00	"	465,000 00	
"	10,000 00	10,000 00	"	10,000 00	10,000 00	
20,000 00	"	20,000 00	20,000 00	"	20,000 00	
1,405,000 00	10,000 00	1,415,000 00	1,405,000 00	10,000 00	1,415,000 00	
5,986,675 00	560,000 00	6,546,675 00	5,964,255 00	571,250 00	6,535,505 00	
1,405,000 00	10,000 00	1,415,000 00	1,405,000 00	10,000 00	1,415,000 00	
7,591,675 00	570,000 00	7,961,675 00	7,569,255 00	581,250 00	7,950,505 00	
45,600 00	"	45,600 00	45,600 00	"	45,600 00	
172,000 00	"	172,000 00	172,000 00	"	172,000 00	
45,000 00	"	45,000 00	45,000 00	"	45,000 00	
10,000 00	"	10,000 00	10,000 00	"	10,000 00	
272,600 00	"	272,600 00	272,600 00	"	272,600 00	

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi	développe- ments des articles	
CHAPITRE V.		
PENSIONS.		
UNIQUE.	»	Pensions conférées à des fonctionnaires et employés ressortissant au Ministère des Travaux Publics.
		Total du chapitre V fr.
CHAPITRE VI.		
SECOURS.		
UNIQUE.	»	Secours à d'anciens employés, à des veuves ou familles d'employés qui sont dans le besoin
		Total du chapitre VI fr.
CHAPITRE VII.		
DÉPENSES IMPRÉVUES.		
UNIQUE.	»	Dépenses imprévues
		Total du chapitre VII fr.
RÉCAPITULATION.		
CHAPITRE I ^{er} .		Administration centrale
— II.		Ponts et chaussées, canaux, rivières, poldres, ports et côtes, bâtiments civils, personnel des ponts et chaussées.
— III.		Chemin de fer et postes
— IV.		Mines
— V.		Pensions
— VI.		Secours
— VII.		Dépenses imprévues
		TOTAUX fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846 PAR LA SECTION CENTRALE.			Observations.
CHARGES ordinaires et permanen- tes	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	CHARGES ordinaires	CHARGES extraordinaires	TOTAL.	
56,000 00	»	56,000 00	56,000 00	»	56,000 00	
56,000 00	»	56,000 00	56,000 00	»	56,000 00	
5,000 00	»	5,000 00	5,000 00	»	5,000 00	
5,000 00	»	5,000 00	5,000 00	»	5,000 00	
50,000 00	»	50,000 00	50,000 00	»	50,000 00	
50,000 00	»	50,000 00	50,000 00	»	50,000 00	
239,770 00	»	239,770 00	239,770 00	»	239,770 00	
4,122,790 00	1,545,027 82	5,463,817 82	4,117,440 00	1,354,694 49	5,432,134 49	
7,391,675 00	570,000 00	7,961,675 00	7,369,255 00	581,250 00	7,930,505 00	
272,600 00	»	272,600 00	272,600 00	»	272,600 00	
56,000 00	»	56,000 00	56,000 00	»	56,000 00	
5,000 00	»	5,000 00	5,000 00	»	5,000 00	
50,000 00	»	50,000 00	50,000 00	»	50,000 00	
12,115,835 00	1,915,027 82	14,028,862 82	12,088,065 00	1,915,944 49	14,004,009 49	

۸۸

ANNEXE A.



Chemins de fer concédés.

DÉSIGNATION DU CHEMIN DE FER CONCÉDÉ.	DATE OBLIGATOIRE DE LA PRÉSENTATION DES PROJETS DÉFINITIFS.	PARTIES APPROUVÉES DU PROJET DÉFINITIF.
Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.	Par quart 1 ^{re} partie. Avant le 27 sept. 1845. 2 ^e partie. Avant le 27 janv. 1846. 3 ^e partie. Avant le 27 mai 1846. 4 ^e partie. Avant le 27 sept. 1846.	Marchienne-au-Pont à Walcourt
Chemin de fer de Tournay à Jurbise.	Avant le 17 nov. 1845.	Le projet définitif de toute la ligne, sauf la section d'Irchonwelz à Maffles à l'égard de laquelle il ne pourra être pris de décision qu'après que l'emplacement de la station d'Ath aura été déterminé. M. le général Dutilleul et M. l'inspecteur des ponts et chaussées Noël sont chargés de l'examen de la question de l'emplacement de cette station.
Chemin de fer de St-Trond à Hasselt	Id.	Le projet définitif au complet
Chemin de fer de la Flandre occidentale.	18 mai 1846.	Bruges à Thourout.
Chemin de fer de Louvain à Jemeppe sur-Sambre.	"	"
Chemin de fer de Liège à Namur.	Par tiers. 1 ^{re} partie. Avant le 21 nov. 1845. 2 ^e partie. Avant le 21 mars 1846. 3 ^e partie. Avant le 21 juill. 1846.	Rive droite du pont du Val-Benoit à Seraing. Huy à Namur, partie de la limite de la commune de Bezé jusqu'à la limite de la commune de Wanzé.

DATE DE L'APPROBATION.	DATE OBLIGATOIRE DU COMMENCEMENT DES TRAVAUX.	<i>Observations.</i>
10 novembre 1845 . .	Avant le 27 mai 1846.	Les travaux sont déjà commencés sur la partie approuvée.
15 novembre 1845 . .	Id.	Le 8 janvier 1846, le directeur-gérant de la société a fait connaître que les travaux seront commencés incessamment.
4 octobre 1845 . . .	Id.	Les travaux sont en pleine activité.
9 novembre 1845 . .	Au 18 mai 1846 . . .	Par lettre du 4 décembre dernier, le directeur-gérant de la société avait fait connaître que les travaux seraient commencés avant la fin de l'année; des adjudications pour différents travaux viennent d'avoir lieu.
»	»	Le tracé primitif de ce chemin de fer doit être notablement modifié. Un projet de loi tendant à autoriser ces modifications, sera prochainement présenté. Il ne paraît pas douteux qu'un commencement d'exécution suivra de près la loi à intervenir.
6 novembre 1845 . .	Au 26 mai 1846 . . .	Par lettre du 8 janvier 1846, le directeur-gérant de la compagnie a fait connaître que les contrats pour l'exécution des travaux sont soumis à l'approbation de la compagnie et qu'immédiatement après l'accomplissement de cette formalité, les travaux commenceront.
27 décembre 1845 . .		

DÉSIGNATION DU CHEMIN DE FER CONCÉDÉ.	DATE OBLIGATOIRE DE LA PRÉSENTATION DES PROJETS DÉFINITIFS.	PARTIES APPROUVÉES DU PROJET DÉFINITIF.
Mons à Manage.	Le 21 novembre 1845.	Ce n'est que le 22 décembre 1845, que la compagnie m'a adressé le projet définitif; le 23 du même mois, je l'ai soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées. Il sera statué sur ce projet aussitôt que le rapport du conseil me sera parvenu.
Chemin de fer de Marchienne-au-Pont à Erquelines.	Id.	Le projet définitif de toute la ligne, sauf une très faible partie aux approches de Charleroy.
Chemin de fer de la vallée de la Dendre.	7 mai 1846	»
Chemin de fer de Manage vers Erquelines.	»	»

DATE DE L'APPROBATION.	DATE OBLIGATOIRE DU COMMENCEMENT DES TRAVAUX.	<i>Observations.</i>
»	Au 26 mai 1846.	
6 novembre 1845. . .	Avant le 21 mai 1846.	Les travaux sont en pleine activité.
7 mai 1846.	»	Par lettres du 7 novembre, 12 décembre et 7 janvier dernier, le Ministre a invité la compagnie à hâter, autant que possible, la présentation du projet définitif.
»	»	L'exécution de ce chemin de fer, concédé en vertu de la loi du 21 mai 1845, fait l'objet d'un procès pendant devant le tribunal de première instance, à Bruxelles.

ANNEXE B.

Tableau indiquant les cautionnements fournis par les diverses compagnies concessionnaires de chemins de fer.

INDICATION DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.	MONTANT du cautionnement fourni par les actionnaires.	NATURE DU CAUTIONNEMENT.	Observations.
Entre-Sambre-et-Meuse	1,000,000	Bons du trésor. .	Les travaux sont commencés.
Tournay à Jurbise et	300,000	Fonds belges 4½ %	Les travaux seront commencés incessamment.
St-Trond à Hasselt	Les travaux sont commencés.
Flandre occidentale	1,000,000	Bons du trésor. .	Le directeur-gérant a fait connaître au Ministre que les travaux commenceront incessamment.
Louvain à Jemeppe-sur-Sambre. .	1,000,000	Id.	Les travaux seront commencés aussitôt après l'approbation du projet définitif.
Liège à Namur et Manage à Mons.	2,000,000	Fonds belges 4½ %	Le directeur-gérant a fait connaître que les travaux seront commencés incessamment sur la ligne de Liège à Namur. Les travaux sur la ligne de Mons à Manage ne pourront être commencés qu'après l'approbation du projet définitif soumis en ce moment à l'examen du conseil des ponts et chaussées.
Marchiennes - au - Pont à Erquelines.	600,000	Bons du trésor. .	Les travaux sont en pleine activité.
Vallée de la Dendre.	1,000,000	Fonds belges 4½ %	Le projet définitif n'est pas encore approuvé; le délai pour la présentation de ce projet n'expire qu'au 7 mai prochain.
Manage à Erquelines	300,000	Fr. 326,000, fonds belges 4½ %. Fr. 174,000, fonds belges 2½ %. (Valeur nominale fr. 290,000.)	

Tableau des cadres des fonctionnaires, employés et gens de service de l'administration centrale du Département des Travaux Publics.

SECRETARIAT GÉNÉRAL.

1^{re} section. — Indicateur général.

1 2^o commis.

2^o section. — Bureau d'expédition

1 chef de bureau .
 1 2^o commis ,
 2 3^{es} commis ,
 3 expéditionnaires de 1^{re} classe .
 2 id. 2^o id.,
 7 id. 3^o id.,
 3 surnuméraires.

3^o section. — Affaires générales. — Matériel, etc.

1 1^{er} commis, chef du matériel,
 1 2^o commis.

4^o section. — Travaux hydrauliques.

1 chef de bureau ,
 1 2^o commis ,
 1 3^o commis.

Le secrétariat-général comprend, temporairement et en vertu de délégation du Ministre, une

5^o section. — Chemins de fer concédés.

1 chef de bureau ,
 2 surnuméraires.

1^{re} division. — Routes empierrées.

1 ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de division ,
 1 chef de bureau ,
 1 2^o commis ,
 2 3^{es} id.

2^e division. — Chemins de fer.

1 ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de division ,
 1 chef de bureau ,
 2 1^{ers} commis ,
 5 2^{es} id.,
 3 3^{es} id.

3° division. — Mines.

1 chef de division ,
1 chef de bureau ,
1 1^{er} commis ,
1 2^e id.

4° division. — Postes.

1 directeur ,
4 chefs de bureau ,
5 2^{es} commis ,
1 3^e id.,
1 4^e id.,
1 adjoint-commis de 1^{re} classe ,
3 id. 2^e id.,
1 adjoint-commis ,
1 surnuméraire.

5° division. — Comptabilité et personnel.

1 chef de division ,
1 chef de bureau ,
1 1^{er} commis ,
4 2^{es} id.,
6 3^{es} id.,
1 surnuméraire.

CABINET DU MINISTRE.

1 chef de bureau ,
1 3^e commis.

GENS DE SERVICE.

3 huissiers ,
6 messagers ,
1 concierge ,
1 portier.

État général des dépenses d'entretien des routes en dehors des baux aujourd'hui en vigueur.

EXERCICE 1845.

Travaux extraordinaires à la route de Dinant à Neufchâteau fr.	1,050 00
Travaux d'abaissement et de raccordement d'une partie de la route de 1 ^{re} classe, n° 1, dans la traverse d'Ostende	1,548 52
Fourniture supplémentaire de pierrailles pour l'entretien de la route de Namur à la limite vers Marche	2,700 00
Reconstruction du pont de Sambre à Namur	22,000 00
Réparations au ponceau situé au Val-Benoit, route de Liège à Dinant.	797 00
Construction d'un aqueduc sous la route de Tirlemont à St-Michel, dans la traverse de Jodoigne	649 79
Construction d'un aqueduc sous la route de Dottignies vers Roubaix, à la sortie du village de Dottignies	446 51
Construction d'un aqueduc sous l'accotement de la route de Jupille à Visé, dans la traverse de Souvré	37 02
Construction d'un aqueduc sous la route de Liège à Huy, dans la commune d'Ampsin	70 00
Réparations au pont suspendu sur l'Emblève, à Aywaille	220 00
Construction d'un perré destiné à prévenir l'éboulement du talus de la route de Jupille à Visé, dans la traverse d'Argenteau	517 15
Reconstruction de deux ponts sous la route de Hasselt à la Meuse	4,250 00
Reconstruction du pont sur la Senne, route de Bruxelles à Ninove	12,851 58
Reconstruction du pont sur la Dyle à Wavre, route de Bruxelles à Gembloux	22,200 00
Enlèvement des terres éboulées le long de la route de Jupille à Visé.	1,700 00
Reconstruction de quelques pièces du mécanisme du pont à bascule de Vleurgat	700 00
Construction de garde-corps et de banquettes sur la route de Namur vers Marche	1,596 45
Travaux de pavage extraordinaire dans les traverses d'Anvers	5,549 00
Redressement de la route de Namur vers Marche, à l'endroit dit <i>Trou des Chiens</i>	4.600 00
Convertissement en pavage de l'empierrement de la traverse de Neufchâteau, faisant partie de la route de Bastogne à Neufchâteau	10,998 00
Reconstruction d'une partie du pavage de la traverse de Bastogne	5,677 00
Reconstruction d'un ponceau sous la route de Louvain à Hasselt, dans la traverse de Meerbeek	510 50
Reconstruction d'un ponceau sous l'embranchement de Fragneux à Marche par Terwagne	1,900 00
Reconstruction d'un ponceau sous la route d'Aubel à la Minerie	214 29

Construction d'un ponceau sous la route de Huy à Stavelot	3,395 49
Revêtements en pierres sèches d'une partie du talus de la route de Jupille à Visé	3,990 00
Convertissement en empierrement du pavage d'une partie de la route de la Maison-Blanche à Herbesthal	11,250 00
Réparation extraordinaire d'une partie de la route de Remouchamps à Louvegnéz	1,320 50
Subside à la commune de Fosses pour l'exécution de travaux extraordinaires au pavage dans cette traverse faisant partie de la grande voirie.	1,000 00
Enlèvement des terres éboulées le long de la Meuse à Jupille	1,578 45
Construction de deux aqueducs sous la route de St-Trond à Maestricht.	237 72
Construction d'un cabinet d'aisance dans la maison du préposé au pont à bascule de Tongres	140 00
Subside à la province de Brabant pour la construction d'un mur de soutènement dans la traverse de Laeken, faisant partie de la grande voirie.	1,550 00
Réparation extraordinaire à la route de Louvain à Tirlemont	565 00
Redressement de la route de Beaumont à Chimay	5,600 00
Travaux extraordinaires sur diverses routes dans la province de Limbourg.	5,570 91
Enlèvement des neiges sur plusieurs routes de la province de Luxembourg.	10,870 94
Enlèvement des neiges sur diverses routes de la province de Liège	3,779 26
Réparations extraordinaires aux routes empierrées de Charleroy vers Philippeville et de Charleroy à Anderlues	14,000 00
Reconstruction du pont d'Eghezéc	4,000 00
Travaux de pavage extraordinaire à la route d'Ath au pont à bascule de Riney.	470 00
Indemnité accordée à un particulier pour dommage causé à sa propriété par suite de la construction de la route de Grupont à St-Hubert	70 00
Total fr.	<u>167,586 48</u>

Payement des terrains cédés à la grande voirie, par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement ou de rectification, etc.

Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Liège à Aix-la-Chapelle fr.	16 40
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Marche à Terwagne	50 90
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Liège vers Namur	159 55
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Soumagne.	7 60
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Liège	1,065 00
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Liège à St-Trond	27 00
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Bastogne à Neufchâteau	159 52

Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Diest	7 05
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Huy à Stavelot.	27 55
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Bastogne à Neufchâteau	25 00
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Namur à Hannut	200 00
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Leuze	9 25
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Lessines	9 79
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Vilvorde	24 75
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Beaudour	98 05
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Huy à Tirlemont	272 60
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Louvain à Hasselt.	164 64
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de la poste de Pitthem à Thourout.	6,004 24
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Liège vers Malmedy	158 76
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Liège vers Namur.	500 00
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Mons	172 58
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Molenbeek-St-Jean	77 74
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Mons	57 00
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Mons à Quiévrain.	5 70
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Bruxelles à Gembloux	84 58
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Battée à Theux	105 00
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements le long de la route de Liège vers Malmedy	45 00
Acquisition de terrains par suite de fixation d'alignements dans la traverse de Mons	255 25
Acquisition de terrains par suite de redressement de la route de Termonde à Lokeren, dans la traverse de Zèle	19,421 77
Acquisition de terrains par suite d'élargissement de la route de Liège vers Malmedy, aux abords de la descente du pont de Chénée	5,500 00
Acquisition de terrains par suite de la rectification d'une partie de la route de Huy à Tirlemont.	1,808 00
Acquisition de terrains par suite de la rectification de la route du pont de Val-Benoit à Chénée.	14 00

Acquisition de terrains par suite de la fixation d'alignements le long de la route de St-Hubert à Rochefort	100 00
Acquisition de terrains par suite d'élargissements de la traverse de Saint-Hubert.	21 00
Total. . . fr.	<u>56,412 59</u>

Salaire des chefs cantonniers.	8,615 86
Salaire des chefs terrassiers	8,469 74
Salaire des surveillants.	23,588 66
Total. . . fr.	<u>40,674 26</u>

Frais divers.

Frais de transcription d'actes d'acquisition de terrains.	5 82
Frais de timbres d'actes d'acquisition de terrains	184 80
Frais de procédure.	967 54
Frais de route	52 80
Total. . . fr.	<u>1,208 76</u>

RÉCAPITULATION.

Travaux en dehors des baux d'entretien, exécutés en 1845	167,586 48
Payement des terrains cédés à la grande voirie par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement ou de rectification.	56,412 59
Salaire des chefs-cantonniers et terrassiers et des surveillants	40,674 26
Frais divers.	1,208 76
Total général. . fr.	<u>245,881 89</u>

État général et détaillé des sommes employées sur le chap. II, art. 40, du budget de 1845, pour le service des bâtiments civils. (Allocation 52,600 fr.)

1° Traitement du garde du monument de Waterloo fr.	340 00
2° Intérêts, à divers, de rentes hypothéquées sur l'hôtel de la Cour des Comptes	1,499 99
3° Réparations au corps de logis de M. le gouverneur à l'hôtel du Gouvernement provincial, à Mons : enduits, plafonds, planchers, etc.	1,600 00
4° Construction d'un bureau, d'un pignon, ouverture de baies de portes, entrefends en menuiserie, portes, papier de tenture, peinture à l'hôtel du Ministère des Travaux Publics	6,000 00
5° Établissement de persiennes au nouveau bâtiment construit pour les bureaux à l'hôtel du Ministère des Travaux Publics	2,576 50
6° Établissement de nouveaux locaux affectés au logement de M. le Ministre de la Guerre	5,050 00
7° Construction d'une serre dans le jardin de l'hôtel du Ministère de la Justice	5,000 00
8° Élargissement des trottoirs le long de la rue de la Loi	8,266 67
9° Travaux d'amélioration exécutés au bâtiment, rue de l'Orangerie, au Ministère des Finances	610 00
10° Domaine de Tervueren et ses dépendances : construction d'un pan de toiture neuve au Palais, entretien des autres toitures et des bâtiments du haras	2,400 00
11° Hôtel de la Cour des Comptes : construction d'un trottoir, entretien des toitures, gouttières et bâtiments	1,700 00
12° Hôtel du Ministère des Travaux Publics : entretien et amélioration des toitures, gouttières, etc.	1,554 90
13° Hôtel du Ministère de l'Intérieur : entretien des bâtiments, des toitures, gouttières, etc. et pavement en bois et briques du grand vestibule de l'hôtel.	2,160 00
14° Hôtel du Ministère de la Guerre : entretien des bâtiments, des toitures, gouttières, peinture, etc.	2,070 00
15° Hôtel du Ministère de la Justice : entretien des bâtiments, toitures, gouttières, etc.	740 00
16° Hôtel du Ministère des Finances : entretien des bâtiments et des toitures, plancher dans les magasins	1,900 00
17° Hôtel du Ministère des Affaires Étrangères : entretien des bâtiments et des toitures, etc.	890 00
18° Palais de la Nation : entretien des toitures, etc.	473 00
19° Palais rue Ducale : entretien des toitures, gouttières, etc.	650 00
20° Hôtel des Monnaies : entretien des bâtiments et des toitures, gouttières, etc.	952 00
21° Hôtel rue de la Montagne : entretien des bâtiments et des toitures, etc.	1,215 00

22° Temple des Augustins : entretien des toitures et réparations aux maçonneries, etc.	560 00
25° Haute Cour militaire, etc. : entretien des bâtiments et des toitures. . .	510 00
24° Observatoire : entretien des toitures, gouttières, etc.	545 79
25° Bâtiments des Musées, Bibliothèque royale, ancienne Cour, etc. : entretien des toitures, etc., des dits bâtiments	1,765 00
26° Hôtel du Gouvernement provincial à Hasselt : travaux d'entretien. . .	299 65
27° Hôtel du Gouvernement provincial à Gand : réparations aux maçonneries, aux toitures, gouttières, etc., travaux de peinture	3,669 50
Total fr.	<u>52,600 00</u>

*Devis estimatif des ouvrages à exécuter aux dépendances du Ministère des
Affaires Étrangères, à Bruxelles.*

Démolition de la charpente et de la toiture, maçonnerie des murs de séparation au rez-de-chaussée, murs de façades et intérieurs pour l'étage à élever au-dessus des écuries et remises, ensemble	2,775
Pierres bleues pour seuils et linteaux des croisées, crèches, et pierres de recouvrement.	500
Pavement des écuries et passages en briques, sur champ, et pavement de la sellerie en carreaux rouges	250
Bois de charpente, pour ouvrages à faire à l'ancien gitage et pour le nouveau gitage, poutres et poutrelles, bois pour la séparation du passage de l'étage et contregites des plafonds	850
Remplacement de la charpente et de la toiture en ardoises neuves et vieilles, et réparation de la gouttière en plomb.	550
Plancher en bois de sapin pour l'étage supérieur et réparation du plancher existant, à faire servir pour le grenier	825
Menuiserie en bois de chêne pour portes et croisées du nouvel étage, grandes et petites portes pour l'écurie et les passages	1,800
Escalier en chêne jusqu'au grenier et pour le service de la chambre du cocher au-dessus de l'écurie	515
Plafonnage, sur lattes en chêne, des chambres des passages et de l'écurie, et réparations des plafonds des remises	525
Recrépissage des murs intérieurs, de l'étage de l'écurie et de la sellerie, et des murs de façades vers les cours	620
Serrurerie pour pompes des croisées, serrures, bascules et peintures des grandes et des petites portes	510
Vitrage et peinture des croisées et des portes.	250
Pour imprévu et confection des plans, direction des travaux	850
Total. . fr.	<u>10,000</u>

Le présent devis montant à la somme de dix mille francs.

Bruxelles, ce 7 juillet 1845.

LÉON Surs.

*Relevé des traitements et indemnités des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées
le personnel du corps*

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENTS ET									
		CHAP II ART 1 ^{er} — ROUTES.	CHAP II ART 7 — SAMBRE.	CHAP II ART 9 — CANAL de CHARLEROY	CHAPITRE II ART II — ESCAUF.		CHAP II ART 15 — MEUSE dans les provinces de Liège et de Namur	CHAP II ART 17 — MEUSE dans la prov. occ. de Limbourg	CHAP II ART 19 — DENDRE.	CHAPITRE II ART 28 — CANAL DE MOYS A CONDE	
		Indemnité 1.	Traitement 2.	Traitement 3.	Traitement 4.	Indemnité 5.	Traitement 6.	Traitement 7.	Traitement 8.	Traitement 9.	Indemnité 10.
Noel	Inspecteur de la 2 ^e divon.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
De Moor	Id. 3 ^e id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Kummer	Ingénieur en chef de 2 ^e cl.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
De Lahaye	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Desart	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Groetaers	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Petitjean	Ingénieur de 1 ^{re} cl. frou d'ingénieur en chef.	"	"	"	"	"	"	"	"	supplément	
Magis	Ingénieur de 1 ^{re} classe.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Belpaire	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Jouret	Id. 2 ^e id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Houbotte	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Spaak	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Masson	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Vanderheyden, à Hauzeur.	Id. 3 ^e id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Dandelin, A.	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Cognoul	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Zuber	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Dedier	Sous-ingénieur	"	"	"	"	2,400	"	"	"	"	
Schoin	Conducteur de 1 ^{re} classe.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Groulard	Id. id.	"	2,400	"	"	"	"	"	"	"	
Wincq	Id. id.	"	2,400	"	"	"	"	"	"	"	
De Rudder	Id. id.	"	"	"	"	530	"	"	"	"	
Garnier	Id. id.	"	"	"	"	210	"	"	"	"	
Verdonck	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Thibesard	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Muls	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Van Ringh	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
A reporter		"	4 800	"	"	840	2,400	"	"	"	

payés sur des allocations du budget et des crédits spéciaux autres que l'allocation pour des ponts et chaussées.

INDEMNITÉS IMPUTABLES SUR LE												TOTAL.	Observations	
CHAPITRE III — CHEMIN DE FER en EXPLOITATION		FONDS SPÉCIAL du CHEMIN DE FER.		FONDS SPÉCIAL pour la canalisation DE LA CAMPINE		FONDS spécial du canal de Tuyobout	FONDS SPÉCIAL pour la construction du canal latéral A LA MEUSE		FONDS spéciaux pour l'agran- dissement de l'entre pôt d'Anveis	FONDS spécial des voies nouvelles dans la province de Luxemb.	FONDS spécial du canal de Zelzate			
Traitement	Indemnité	Traitement	Indemnité	Traitement	Indemnité	Indemnité	Traitement	Indemnité	Indemnité	Traitement	Indemnité			
11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.			
"	"	"	3,000	"	"	"	"	"	"	"	"	3,000	Le traitement est payé sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées, l'indemnité ci-contre est accordée pour frais de déplacement	
"	"	"	3,000	"	"	"	"	"	"	"	"	3,000		
"	"	"	"	"	4,500	"	"	"	"	"	"	4,500		
5,200	4,800	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,000		
"	"	"	4,800	"	"	"	"	"	"	"	"	4,800		
"	"	"	4,800	"	"	"	"	"	"	"	"	4,800		
3,800	3,700	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,900		La somme de 3,700 fr. représente un chiffre éventuel
1,400	"	"	2,800	"	"	"	"	"	"	"	"	2,800		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,200	"	"	1,200		Le traitement est payé sur l'allocation des ponts et chaussées, l'indemnité ci-contre est accordée pour frais de déplacement
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,400	2,400		
"	"	"	"	"	"	"	"	3,400	"	"	"	3,400		
"	"	"	"	"	"	2,500	"	"	"	"	"	2,500		
"	"	"	2,500	"	"	"	"	"	"	"	"	2,500		
"	"	"	"	"	"	"	"	1,800	"	"	"	1,800		
"	"	"	1,800	"	"	"	"	"	"	"	"	1,800		
"	"	"	1,800	"	"	"	"	"	"	"	"	1,800		
"	"	"	1,800	"	"	"	"	"	"	"	"	1,800		
2,000	600	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,600	Ces sommes représentent un chiffre éventuel	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,400		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,400		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,400		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	630		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	210		
"	"	2,400	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,400		
2,400	600	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,000		
"	"	2,400	2,000	"	"	"	"	"	"	"	"	4,400		
"	"	2,400	1,200	"	"	"	"	"	"	"	"	3,600		
14,800	9,700	7,200	29,500	"	4,800	2,500	"	5,200	1,200	"	2,400	85,340		

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENTS ET									
		CHAP. II. ART. 1er.	CHAP. II. ART. 7.	CHAP. II. ART. 9.	CHAPITRE II. ART. 11.		CHAP. II. ART. 15.	CHAP. II. ART. 17.	CHAP. II. ART. 19.	CHAPITRE II. ART. 28.	
		ROUTES.	SAMBRE.	CANAL de CHATELAIN.	ESCAUT.		MEUSE dans les provinces de Liège et de Namur.	MEUSE dans la province de Limbourg.	DENDRE.	CANAL DE MONS A DUNDÉ.	
Indemnité.	Traitement	Traitement	Traitement	Indemnité.	Traitement	Traitement	Traitement	Traitement	Indemnité.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.		
	Report	"	4,800	"	"	840	2,400	"	"	"	"
Sauo	Conducteur de 1 ^{re} classe.	1,800	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lauquet	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lefebvre	Id. id.	"	"	"	2,400	"	"	"	"	"	"
Nef, F.	Id. 2 ^e id.	"	"	2,000	"	"	"	"	"	"	"
Delgotal	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Stiénou	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Balbeur	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Rogier	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Picard	Id. id.	"	"	"	"	"	"	2,000	"	"	"
Descamps	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	2,000	500	"
Silvais	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Criquelion	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Thomas	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Daubresse	Id. 5 ^e id.	"	"	"	"	"	1,500	"	"	"	"
Simonis	Id. id.	"	"	"	"	"	"	1,500	"	"	"
Goedert	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Trouet	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Descamps	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Claes	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Keethoff	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Didier	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Van de Loo	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Toeffaert	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Van der Elst	Id. id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	TOTAUX	1,800	4,800	2,000	2,400	840	3,900	1,500	2,000	2,000	500

INDEMNITÉS IMPUTABLES SUR LE

CHAP III — CHEMIN DE FER en EXPLOITATION		FONDS SPÉCIAL du CHEMIN DE FER		FONDS SPÉCIAL pour la canalisation DE LA CAMPINE.		FONDS spécial du canal de Turnhout	FONDS SPÉCIAL pour la construction du canal latéral A LA MEUSE		FONDS spéc pour l'agran- dissent de l'entrepôt d'Anvers	FONDS spécial des routes noues dans la province de Luxemb	FONDS spécial du canal de Zelzete	TOTAL.	Observations.
Traitement	Indemnité	Traitement	Indemnité	Traitement	Indemnité	Indemnité	Traitement	Indemnité	Indemnité	Traitement	Indemnité		
11.	12.	15.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.		
14,800	9,700	7,200	29,500	"	4,800	2,500	"	5,200	1,200	"	2,400	65,340	
"	"	2,400	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,200	Ces deux sommes re- présentent un chiffre ventuel
"	"	2,400	1,000	"	"	"	"	"	"	"	"	3,400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,000	
"	"	"	"	2,000	1,000	"	"	"	"	"	"	3,000	
"	"	"	"	2,000	1,000	"	"	"	"	"	"	3,000	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,000	"	2,000	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,000	"	2,000	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,000	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,500	
"	"	"	"	"	"	"	2,000	1,000	"	"	"	3,000	
"	"	"	"	"	"	"	2,000	1,000	"	"	"	3,000	
"	"	"	1,000	"	"	"	"	"	"	"	"	1,000	Même observation que N° 101
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,500	"	1,500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,500	"	1,500	
"	"	"	"	"	"	"	1,500	750	"	"	"	2,250	
"	"	"	"	"	"	"	1,500	750	"	"	"	2,250	
"	"	"	"	"	"	"	1,500	750	"	"	"	2,250	
"	"	"	"	"	"	750	"	"	"	"	"	750	Idem
"	"	"	750	"	"	"	"	"	"	"	"	750	
"	"	"	750	"	"	"	"	"	"	"	"	750	
14,800	9,700	12,000	33,750	4,000	6,800	3,250	8,500	9,450	1,200	7,000	2,400	134,500	

RÉCAPITULATION.

Fonds du budget	fr. 46,240
Fonds spéciaux.	88,350
	<hr/>
Total égal	<u>134,590</u>
