
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 FÉVRIER 1844.

*RAPPORT fait par M. MAST DE VRIES, au nom de la section centrale (1)
chargée de l'examen du budget du Département des Travaux Publics pour
l'exercice 1844 (2).*

MESSIEURS ,

Malgré le désir exprimé par la Chambre, lors de la discussion du budget de l'exercice de 1843, de voir à l'avenir tous les développements publiés, au moins avant l'examen des sections, ceux qui concernent le budget des Travaux Publics pour l'exercice de 1844, ne l'ont été qu'après que le travail des sections fut terminé. Cet état de choses présente de graves inconvénients : faute de renseignements l'examen n'est point complet, beaucoup d'observations surgissent à la Chambre, et il s'en suit souvent des discussions oiseuses, qui eussent été évitées, si le budget eût pu être examiné accompagné de toutes les pièces justificatives nécessaires.

La section centrale appelle de nouveau l'attention du Gouvernement sur cet objet ; elle a la confiance que les observations qu'elle croit devoir faire ne devront plus être présentées à l'avenir.

Les procès-verbaux des sections ne font mention d'aucune observation

(1) La section centrale était composée de MM. C. D'HOFFSCHMIDT, *président*, COPPIETERS, HUYENERS, DAVID, D'ELBOUNGNE, DESHAISIÈRES, et MAST DE VRIES, *rapporteur*.

(2) Budgets généraux et annexes, n° 2.

générale; toutefois la section centrale croit devoir signaler ici le regret qu'elle a éprouvé de voir une tendance à majorer les traitements de plusieurs fonctionnaires et employés, soit au moyen d'augmentations réelles, soit au moyen d'allocations spéciales qui ne sont que des majorations déguisées. Il est de l'intérêt du Gouvernement de mettre un terme à cet abus. Les traitements devraient être établis d'une manière fixe et basés à la fois sur l'importance des fonctions et sur le travail qu'elles exigent.

Examinons les articles.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

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

Adopté.

ART. 2. — *Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service.* 143,650

Conformément à une observation faite par la 5^e section, la section centrale a demandé quel était le nombre des fonctionnaires appartenant à l'administration du chemin de fer, à celle des ponts et chaussées ou à toute autre, qui sont détachés à l'administration centrale, et sur quels fonds l'on impute leurs traitements.

Le tableau général du personnel de l'administration centrale du Département des Travaux Publics (1) fait connaître que les traitements de ce personnel s'élèvent à fr. 167,000 et que cette dépense se répartit sur cinq allocations distinctes, savoir :

Chap. I ^{er} , art. 2 (du budget de l'exercice de 1843). Personnel de l'administration centrale.	fr. 91,800
Chap. II, art. 1 ^{er} . Routes.	2,600
Art. 21. Personnel des ponts et chaussées.	12,200
Chap. III, art. 3. Chemin de fer (exploitation).	32,330
Chemin de fer (fonds spécial de construction).	28,070
Somme égale.	fr. 167,000

A ce chiffre il faut ajouter les indemnités pour travail extraordinaire s'élevant à environ fr. 9,200, dont fr. 4,670 sont imputés sur le fonds d'exploitation et fr. 4,530 sur le fonds de construction du chemin de fer.

(1) Pièces jointes litt. A.

Le personnel de l'administration centrale du Département des Travaux Publics exige ainsi une somme totale de fr. 176,200, desquels fr. 32,600 sont pris sur le fonds spécial de construction ; mais ce dernier service, tel qu'il est organisé, étant temporaire et le personnel n'en étant point définitivement arrêté, la majorité de la section centrale propose de ne rien changer pour cet exercice, sur les imputations qui sont faites sur le fonds spécial, tout en régularisant les autres dépenses résultant des traitements du personnel de l'administration centrale ; à cet effet elle a majoré l'art. 2 du chap. I^{er}, dont nous nous occupons, d'une somme de fr. 51,800 et a réduit par contre d'un même chiffre les art. 1 et 23 du chap. II et l'art. 6 du chap. III: *Exploitation du chemin de fer*.

Au moyen de ces transferts, la position du personnel de l'administration centrale sera aussi nette que l'intérêt du service permet de l'exiger dans le moment actuel ; elle le sera complètement lors de l'organisation définitive (probable pour 1845) du fonds spécial de construction.

ART. 3. — *Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage et menues dépenses.* . . . fr. 51,600

La 5^e section réclame une notable réduction sur ce chiffre, par le motif que l'année dernière la demande de crédit avait été motivée sur la nécessité de renouveler une grande partie du mobilier du ministère et que cette dépense faite, ne pouvait se reproduire de sitôt.

Ces observations ont été soumises à M. le Ministre.

Il résulte des renseignements reçus, que, dans la somme de fr. 51,600, l'on comprend celle de fr. 9,600 pour la publication des *Annales des travaux publics* ; et que, sur les fr. 22,000 restants, fr. 18,000 environ sont nécessaires pour les menues dépenses du ministère, de manière qu'il ne reste que fr. 4,000, dont on puisse disposer.

Les dépenses pour l'ameublement des bureaux étant présumées devoir s'élever à fr. 11,450, elles ne pourront totalement être soldées qu'au moyen des ressources de trois exercices (1843 à 1845).

Ces observations ont paru satisfaisantes ; la section centrale adopte le crédit demandé.

ART. 4. — *Ameublement de l'hôtel du ministère* fr. 9,000

La 1^{re} section demande en quoi consiste ce crédit extraordinaire, en rappelant que l'ameublement de l'ancien ministère a nécessité en 1841 une allocation de fr. 60,000.

La 5^e section désire que la section centrale se fasse produire l'état détaillé définitif de l'ameublement pour le nouvel hôtel.

Cet état est ainsi qu'il suit :

Appropriation des rideaux , tapis , etc.	fr.	2,500
Étoffes neuves		2,000
Tapis.		4,000
Meubles		2,400
Objets de lingerie		1,500
Poêles, serrureries, etc.		1,000
Menus objets de dépenses.		2,000
		<hr/>
Total		15,400

Ce n'est qu'en appropriant tout le mobilier de l'ancien hôtel, que ce chiffre peut être suffisant ; la différence entre les besoins réels et l'allocation demandée devra être reportée sur l'exercice de 1845.

L'ameublement du grand salon ne se trouve point compris dans les prévisions indiquées ; il a été ajourné provisoirement.

La section centrale admet le chiffre ; l'étendue et l'élévation des locaux du nouvel hôtel nécessitent un complément d'ameublement qui lui paraît justifier l'allocation réclamée.

ART. 5. — *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale.* fr. 8,000

La 5^e section demande si les frais des convois spéciaux dont les ministres et les fonctionnaires font usage, se trouvent imputés sur le présent article, et que la section centrale se fasse produire l'état détaillé des convois spéciaux de 1845, leur objet et les frais qu'ils ont occasionnés.

Il résulte des renseignements fournis par le Ministre à la section centrale, que les dépenses qui s'imputent sur cet article n'ont rien de commun avec l'exploitation du chemin de fer. On y impute exclusivement les indemnités de route et de séjour auxquelles le Ministre et les fonctionnaires du département ont droit, lorsqu'ils se déplacent dans l'intérêt du service.

La dépense résultant des convois spéciaux est évaluée par l'administration du chemin de fer à fr. 1-75 par voiture et par lieue ; elle s'élève, selon l'état qui a été produit pour l'année 1845, à fr. 53,555-25, répartis de la manière suivante :

Convois d'inauguration	fr.	43,134 00
Convois spéciaux proprement dits		10,421 25
		<hr/>
Total	fr.	53,555 25

Ils sont imputés sur les articles de la section première du chap. III, d'après la nature des éléments de dépense des convois spéciaux.

Adopté.

CHAPITRE II.

SECTION PREMIÈRE.

PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 1^{er}. Litt. A. *Entretien des routes d'après les baux existants et ceux à intervenir pour 1844* fr. 1,705,506

Adopté par toutes les sections.

La 4^e section fait remarquer l'augmentation d'environ fr. 36,000 de ce *litt.* ; elle dit que la diminution du roulage, par suite de l'établissement du chemin de fer, devrait faire diminuer les frais d'entretien.

Cette augmentation provient de deux différentes causes : d'abord le nombre des lieues de route à entretenir augmente chaque année par suite de constructions nouvelles, et, d'un autre côté, par le défaut de concurrence dans certaines directions ; l'entretien y ayant été fait à des prix tellement réduits qu'ils ont rebuté et éloigné les entrepreneurs.

Litt. B. *Salaires des préposés des ponts à bascule* fr. 29,820

Adopté.

Litt. C. *Étude de projets, frais de levés de plans, achat et réparations d'instruments, matériel et impressions du service actif* 20,000

Adopté.

Litt. D. *Travaux d'amélioration, réparations ordinaires et construction de routes nouvelles* 942,074

Le crédit demandé était de fr. 944,674 ; il a été réduit de fr. 2,600 par transfert de pareille somme à l'art. 2 du chap. 1.

A l'occasion de ce *littéra*, la 3^e section a demandé que le tableau des engagements pris pour les routes en construction, et celui des nouvelles routes qu'on désire construire fût produit à la section centrale.

Il a été satisfait à cette demande. L'examen de ce tableau ⁽¹⁾ démontre que le montant des engagements pour routes s'élève à fr. 1,520,500 ; en répartissant ce chiffre sur trois exercices, soit fr. 500,000 pour 1844, il ne reste de

(¹) Pièces jointes, *litt. B.*

disponible que fr. 250,000 (*voir* les nouveaux développements, pag. 3 et 4) pour appliquer à des constructions nouvelles. Cette somme est évidemment insuffisante ; la section centrale engage le Gouvernement à aviser aux moyens de la majorer au moins pendant la durée des engagements existants, soit par le produit de vente de parcelles domaniales, soit en appliquant une partie du produit de la vente des bois domaniaux qui doit avoir lieu d'après les dispositions arrêtées lors de la convention faite le 4 novembre 1842 avec la Société générale.

Adopté.

ART. 2. — *Frais d'entretien des plantations et plantations nouvelles sur les routes de l'État* fr. 50,000

Adopté.

SECTION II.

SERVICE DES CANAUX DE GAND AU SAS-DE-GAND, DE MAESTRICHT A BOIS-LE-DUC, DE POMMERŒUL A ANTOING ET DE LA SAMBRE.

ART. 3. Litt. A. *Canal de Gand au Sas-de-Gand*. fr. 41,595

(*Voir* les développements nouveaux, pag. 6 et 8.)

Adopté par toutes les sections et la section centrale.

Litt. B. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc* fr. 51,877 50

(*Voir* les développements nouveaux, pag. 8 à 11.)

Adopté.

Litt. C. *Canal de Pommerœul à Antoing* fr. 160,149 00

(*Voir* les développements nouveaux, pag. 12 à 14.)

Ce crédit, moins élevé de fr. 3,760 que celui accordé en 1843, a été adopté par toutes les sections et par la section centrale.

Litt. D. *Sambre canalisée* 174,742

(*Voir* les développements nouveaux, pag. 15 à 17.)

Les produits de la Sambre augmentent, d'année en année, dans une proportion remarquable ; de 1839, où ils donnaient fr. 366,437-25, ils se sont successivement élevés jusqu'à fr. 460,000 pour 1843. C'est, en moyenne, environ 6 p. % par an.

Le crédit réclamé pour 1844 est plus élevé de fr. 25,256 que celui accordé pour 1843. Cette somme doit servir à la reconstruction du pont établi sur la dérivation de Mornimont ; elle est commandée tant par l'état du pont actuel, que pour faire disparaître les entraves qu'éprouve la navigation.

Le surplus du crédit doit faire face à divers travaux d'amélioration qui sont exécutés aux prix des bordereaux des adjudications publiques.

Adopté.

ART. 4. — *Canal de Bruxelles à Charleroy* fr. 121,056 00

(Voir les développements nouveaux, pag. 17 et 18.)

Même chiffre que l'année dernière.

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 5. — *Service de l'Escaut* fr. 149,958 62

(Voir les développements nouveaux, pag. 19 à 25.)

La navigation de l'Escaut a été beaucoup améliorée pendant ces derniers temps ; le barrage établi à Autrive exerce, sous ce rapport, la plus heureuse influence. Mais par la nature limoneuse du fleuve, des atterrissements considérables se forment dans plusieurs endroits ; le service de la navigation et l'écoulement des eaux exigent impérieusement que ces entraves disparaissent : à cet effet, il vous est demandé une majoration de crédit de fr. 61,052-62 sur celui accordé en 1845.

Les travaux de curage et de dévasement à exécuter, depuis la frontière de France jusque dans l'intérieur de la ville de Gand, sont compris, dans le chiffre demandé, pour fr. 95,969-62.

Adopté.

ART. 6. — *Service de la Lys* fr. 57,911 50

(Voir les développements nouveaux, pag. 25 à 29.)

Aucune observation n'a été émise par les sections.

Le chiffre est justifié par les renseignements donnés à la pag. 26 des développements.

Il est demandé pour le personnel fr. 6,917, tandis qu'en 1845 on demandait fr. 5,517-50. La majoration de fr. 1,400 provient d'un nouvel éclusier à Vive-St-Éloy, au traitement de fr. 800, et d'un aide-éclusier, à celui de fr. 600.

La section centrale doit croire que ces nominations sont déjà nécessaires ; cependant elle fait la remarque que, dans le chiffre demandé pour le personnel, il se trouve une somme temporaire de fr. 1,277-50 pour le surveillant des travaux au barrage de Vive-St-Éloy, employé qui pourrait être inutile, si le service des écluses est complètement organisé.

ART. 7. — *Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur*. fr. 240,000

Toutes les sections adoptent le chiffre.

La 6^e demande si le Gouvernement a adopté un plan définitif pour les travaux d'amélioration de la Meuse.

Cette question a été posée au Ministre, dans les termes suivants :

La section centrale désire savoir si le Gouvernement a adopté un plan définitif pour les travaux d'amélioration à exécuter à la navigation de la Meuse, et, dans l'affirmative, quand il se propose de le mettre à exécution. Elle désire en outre savoir si l'allocation demandée pour l'année 1844 est encore destinée à des travaux d'essai.

Le Gouvernement a fait parvenir sa réponse ⁽¹⁾. Il en résulte que les essais faits ont produit des résultats satisfaisants ; que cependant, avant de prendre une résolution définitive, il faut encore pouvoir faire un dernier essai en aval du pont de Huy, au moyen d'une passe artificielle. On pourra alors juger en parfaite connaissance de cause, s'il est possible d'éviter au batelage, par le moyen des passes artificielles, les entraves que la navigation rencontre aujourd'hui.

La section centrale adopte.

ART. 8. — *Service de la Meuse dans le Limbourg* fr. 150,000

(Voir les développements nouveaux, pag. 31.)

Adopté.

ART. 9. — *Service de la Dendre* fr. 37,800

(Voir les développements nouveaux, pag. 33.)

Pour 1843, le service de la Dendre n'était porté que pour fr. 18,496-56. Cette somme était strictement nécessaire pour le personnel et pour faire face aux travaux ordinaires d'entretien, dans la Flandre orientale et dans le Hainaut. Des plaintes nombreuses ont été faites sur l'espèce d'abandon où se trouvait la rivière, et sur les difficultés que présentait la navigation ; il a été reconnu que des atterrissements considérables existent et que les besoins de la navigation demandent la construction de nouveaux barrages : à cet effet, il est demandé, pour l'exercice de 1844, comme charge temporaire, une somme de fr. 19,700, avec laquelle on exécutera les améliorations réclamées.

Adopté.

ART. 10. — *Service du Rupel, de la Dyle et du Demer* fr. 5,900

(Voir les développements nouveaux, pag. 34 à 37.)

Adopté.

⁽¹⁾ Voyez pièces jointes litt. C.

La demande faite par la 1^{re} section, pour savoir si le Gouvernement se propose de donner suite au rapport de M. Vifquain, en ce qui concerne l'amélioration de la navigation de la Dyle et du Demer, n'est point encore résolue, d'après les observations qui se trouvent à la page 57 des développements.

ART. 11. — *Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'études et de levée des plans, achats et réparations d'instruments* fr. 60,000
(Voir les développements nouveaux, pag. 57.)

La section centrale a demandé la justification de la nécessité de cette allocation, en faisant observer qu'il restait encore une somme d'environ fr. 29,000 sur le crédit de 1845.

Il a été fourni une note des dépenses imputables sur l'exercice de 1845, dans les termes suivants :

Travaux d'amélioration à la Dendre.	fr.	5,900 00
Travaux d'amélioration de rives et ouvrages d'art du Demer.		5,802 55
Frais d'études		7,650 00
	Total. fr.	17,352 55
L'allocation étant de		45,000 00
La somme dont il n'a pas été fait d'emploi est de.	fr.	27,667 47

Si une partie aussi forte de l'allocation n'a pas été utilisée, cela a tenu surtout à un dissentiment entre les ingénieurs au sujet de la vallée du Demer (dissentiment dont il est rendu compte à la pag. 57 des développements); en second lieu, à ce que la concession provisoire du canal de Mons à Alost s'opposait à ce qu'on exécutât à la Dendre des travaux qu'un canal latéral viendrait peut-être rendre sans objet.

En 1844, les causes qui ont fait ajourner en 1845 la majeure partie des travaux du Demer et de la Dendre, n'existeront plus et le crédit demandé trouvera facilement et entièrement son emploi. L'on sera même très probablement dans la nécessité de répartir sur 1844 et 1845 la dépense des travaux qui seront mis en adjudication.

Adopté.

ART. 12. — *Travaux à faire pour obvier aux inondations de la Senne*. fr. 52,123 19
(Voir les développements nouveaux, pag. 58 et 59.)

La section centrale a demandé :

1^o Quelle est la part de la dépense qui incombe à l'État dans les travaux à exécuter à la Senne?

2^o La ville de Bruxelles a-t-elle été mise en demeure d'effectuer ses engagements?

Et 3^o le crédit demandé pour 1844, est-il le dernier que le Gouvernement se propose de pétitionner pour cet objet ?

A la pag. 38 des développements nouveaux il est donné un détail succinct de l'emploi des différents crédits alloués depuis 1841 par la législature.

Le travail de la commission chargée de proposer les moyens d'obvier aux inondations de la Senne, a indiqué divers travaux à exécuter pour atteindre ce but : les uns sont à la charge de l'État, les autres sont à la charge des communes et des usiniers. Ceux de la première catégorie ont été successivement exécutés ; il ne reste que les travaux à faire à la dérivation de la rivière à Vilvorde : c'est à cette fin que l'allocation de fr. 32,123-19 est réclamée.

Le Gouvernement aura ainsi de son côté fait tout ce qu'il lui incombait de faire pour obvier aux inondations, et il n'aura, au moins pendant plusieurs années, aucune autre allocation à demander de ce chef.

Un des ouvrages les plus utiles dans le but qu'on désire atteindre, serait l'agrandissement du débouché de la Senne dans l'intérieur de Bruxelles, à la rue de la Fiancée ; l'attention de l'administration locale a déjà été appelée sur ce travail, mais elle soutient qu'il incombe à la province, la députation provinciale régissant la rivière et donnant les autorisations nécessaires pour les alignements et les constructions de murs, maisons et usines qui s'élèvent sur ses bords. Dans cet état de choses, la section centrale vous propose de n'admettre le crédit que comme éventuel, en mettant les parties intéressées en demeure d'exécuter les travaux qui sont à leur charge.

ART. 13. — *Troisième quart de la part de l'État dans les travaux d'amélioration de la navigation de Bruges vers Dunkerque et de l'écoulement des eaux.* fr. 72,060

(Voir les développements nouveaux, pag. 39 à 42.)

La moitié du montant des engagements pris par l'État pour les travaux dont il est question dans cet article, a été portée au budget de 1843, pour la somme de fr. 144,120 ; mais les travaux ne devant être terminés qu'au mois de septembre 1844, et leur réception définitive ne devant avoir lieu qu'au mois de juin 1845, le paiement de la deuxième moitié a pu être divisé et porté sur deux exercices.

Il sera donc encore demandé une allocation de fr. 72,060 au budget de 1845, pour complément des engagements qui ont été pris.

Adopté.

ART. 14. — *Service des canaux de Gand à Ostende.* fr. 45,463 01

(Voir les nouveaux développements, pag. 42 à 44.)

Adopté.

ART. 15. — *Nouveau service du canal de Mons à Condé.* . . . fr. 45,400

Par suite de la loi du 30 décembre 1843 (budget des voies et moyens) l'État a repris, à compter du 1^{er} janvier 1844, l'administration du canal de Mons à Condé, ainsi que celle de la Trouille et de la Haine considérées comme moyens d'alimentation de ce canal.

Une demande de crédit de fr. 45,400 a été faite par le Ministre pour cet objet; cette somme, avec celle de fr. 4,600 allouée au budget des finances, forme un total de fr. 50,000, qui, aux termes de la loi précitée, doit être prélevée par le Gouvernement sur les recettes.

L'article serait libellé comme suit :

Travaux d'entretien.	fr. 28,000
Frais de manœuvre des eaux de la Haine et de la Trouille	300
Personnel.	13,800
Dépenses éventuelles	3,300
Total	<u>45,400</u>

La somme de fr. 28,000 demandée pour les travaux d'entretien est la même que celle qui figurait au budget de la province pour 1844.

Cette observation est applicable encore à celle de fr. 300 demandée pour frais de manœuvre des eaux de la Trouille et de la Haine.

Le personnel d'exploitation du canal de Mons à Condé est comme suit :

Un conducteur conservateur au traitement annuel de	fr. 2,500
Un sous-conservateur	1,500
Deux gardes-canal à fr. 800	1,600
Un éclusier au pont-canal	640
Un pontonnier au pont des postes	600
Un éclusier receveur à Jemmapes	350
Un pontonnier à Quaregnon	600
Un éclusier receveur à St-Ghislain.	400
Un pontonnier au pont de Ghislain	660
Un éclusier à la Hamaide	800
Un pontonnier receveur à Hautrage	350
Un pontonnier à Thulin	600
Un éclusier receveur à la Malmaison	400
Un sergent d'eau de la Trouille et de la Haine	800
Somme pour être employée, selon les circonstances, à salarier les aides-éclusiers du canal de Mons à Condé	<u>2,000</u>
Total	fr. 13,800

(Le traitement des éclusiers receveurs est payé moitié par le Département des Travaux Publics, moitié par le Département des Finances.)

La somme de fr. 2,000 pour les aides-éclusiers figurait au budget de la province.

Celle de fr. 3,300 demandée pour éventualités est nécessaire pour parer à ce que ce nouveau service peut exiger.

Le chiffre de fr. 45,400 a été adopté à l'unanimité.

ART. 16. — *Nouveau canal de la Campine* fr. 7,625

La 1^{re} section du canal de la Campine doit être terminée le 3 juillet prochain ; l'état des travaux autorise à croire que la réception définitive pourra avoir lieu avant cette époque. Le Gouvernement doit ainsi demander dès aujourd'hui, pour le second semestre de l'année courante, les fonds nécessaires pour l'exploitation et pour l'entretien ; l'allocation qu'il a réclamée à la section centrale monte à fr. 7,625, répartis de la manière suivante :

Entretien du canal au 1 ^{er} janvier 1845	fr. 5,000
Personnel	2,625
Total	fr. 7,625

Le personnel d'exploitation de la 1^{re} section du canal de la Campine est comme suit :

Un conducteur surveillant au traitement annuel de fr. 1,500, pour six mois	fr. 750
Huit pontonniers au traitement annuel de fr. 300, pour six mois	1,200
Trois gardes-digues au traitement annuel de fr. 450, pour six mois	675
Ensemble	fr. 2,625

L'allocation a été adoptée.

ART. 17. — *Service des bacs et bateaux de passage, entretien et confection des bacs et de leurs dépendances.* fr. 20,000

(Voir les nouveaux développements, pag. 44.)

Adopté.

ART. 18. — *Service des poldres.* fr. 26,000

(Voir les nouveaux développements, pag. 44.)

Dans ce chiffre une somme de fr. 20,000 est comprise pour les travaux aux digues de la partie non réendiguée du poldre de Lillo ; à cette occasion, la section centrale, sur une observation faite par la 1^{re} section, a demandé si, par suite du projet de loi sur le réendiguement du poldre de Lillo, ces travaux ne seront point inutiles.

Voici la réponse de M. le Ministre :

« Le réendiguement final du poldre de Lillo aura pour conséquence de mettre

» les digues de la partie non réendiguée dans une position normale et analogue
 » à celle de toutes les digues le long de l'Escaut, et de dispenser le Gouverne-
 » ment de faire les travaux dans le but d'en assurer la conservation.

» Mais, en attendant que le réendiguement se fasse, il importe que les digues
 » de la partie non réendiguée du poldre soient maintenues en bon état; car
 » c'est sur ces parties de digue que la digue nouvelle doit s'appuyer. Si le
 » réendiguement s'exécute en 1844, les travaux dont il s'agit actuellement,
 » resteront vraisemblablement de beaucoup au-dessous des prévisions du
 » budget. On comprendra, du reste, qu'il ne peut être question de réduire le
 » chiffre demandé, avant que les Chambres ne se soient prononcées sur la
 » question du réendiguement. »

Depuis que ces renseignements sont parvenus à la section centrale, la ques-
 tion du poldre de Lillo a fait un grand pas.

Dans une des dernières séances, M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré
 que la Chambre serait saisie sous peu de jours du projet de loi de réendigue-
 ment; dans cet état de choses, la section centrale, persuadée que les intérêts
 du trésor et l'état de souffrance et de misère des malheureux habitants du
 poldre feront immédiatement discuter ce projet, pense qu'une économie
 majeure peut être faite sur l'allocation demandée. Il est de l'intérêt du Gouver-
 nement que l'entrepreneur des travaux de réendiguement soit chargé de
 l'entretien des bouts de digue existants encore et dont il doit se servir pendant
 la durée de son entreprise, pour déposer une partie des matériaux; ainsi les
 frais ordinaires d'entretien, s'ils étaient exécutés par le Gouvernement, le
 seraient en pure perte.

SECTION III.

PORTS D'OSTENDE ET DE NIEUPORT. — CÔTE DE BLANKENBERG.

ART. 19. — *Port d'Ostende* fr. 53,050 00

(Voir les nouveaux développements, pag. 45 et 46.)

Adopté.

Port de Nieuport 17,133 35

(Voir les nouveaux développements, pag. 46.)

Adopté.

Côte de Blankenberg 119,581 40

Travaux d'entretien.

Continuation du prolongement en mer des jetées de l'estran.

(Voir les nouveaux développements, pag. 46.)

Dans ce chiffre, les travaux d'entretien se trouvent compris pour une somme de fr. 108,406-40. A différentes reprises, la section centrale a appelé l'attention du Gouvernement sur son élévation; une nouvelle adjudication des travaux devant avoir lieu pour la présente année, il y a lieu d'espérer d'obtenir une réduction dont le montant pourra être connu avant la fin de la discussion du budget.

Adopté.

Personnel des ports et côtes fr. 16,917 82

(Voir les nouveaux développements, pag. 48 et 49.)

Adopté.

ART. 20. — *Phares et fanaux* 2,807 57

(Voir les nouveaux développements, pag. 49.)

La majoration de fr. 1,897-57 sur le chiffre de l'année dernière est justifiée par une demande pour le renouvellement de la charpente du fanal de l'ouest d'Ostende et pour quelques grosses réparations nécessaires à celui de Blankenberg.

Adopté.

SECTION IV.

BATIMENTS CIVILS.

ART. 21. — *Entretien et réparations des hôtels, édifices et monuments de l'État* fr. 54,000

Entretien et réparations des propriétés cédées à l'État par le traité du 5 novembre 1842 5,600

Entretien et réparations des propriétés cédées à l'État par la ville de Bruxelles. 15,000

Ensemble fr. 52,000

(Voir les développements nouveaux, pag. 50, 51 et 52.)

La 4^e section désire connaître la destination que le Gouvernement se propose de donner aux bâtiments qu'il a acquis par le traité du 5 novembre 1842, et par la convention avec la ville de Bruxelles, en indiquant le montant qu'il se propose d'affecter à l'entretien de chacun de ces édifices.

Cette demande a été faite par la section centrale. Les renseignements qui lui ont été transmis sont les suivants :

Au moyen de la faible somme de fr. 54,000, il doit être pourvu, pendant

toute l'année, à la réparation et à l'entretien des 14 hôtels, édifices et bâtiments ci-après :

Hôtel du Ministère des Affaires Étrangères ;
» de l'Intérieur ;
» des Finances (deux bâtiments) ;
» de la Guerre ;
» de la Justice ;
» de la Cour des Comptes ;
Hôtel du Gouvernement provincial à Bruges ;
» à Mons ;
Hôtel des monnaies ;
Hôtel occupé par le conseil des mines, etc., rue de la Montagne ;
Hôtel occupé par la haute-cour militaire et la direction de l'enregistrement,
rue Notre-Dame-aux-Neiges ;
Temple des Augustins ;
Monument de Waterloo.

Le monument de Waterloo demande une dépense annuelle d'environ fr. 400 à 500 ; quant aux travaux à exécuter aux autres bâtiments, ils consistent principalement en réparations de tous genres, en remplacement de carreaux cassés, en badigeonnage, peinture à l'huile et à la détrempe, etc., qu'il est en quelque sorte impossible d'énumérer à l'avance : elles sont souvent le résultat de dégradations notables, qui ont lieu dans le courant de l'année, par suite de coups de vents, ouragans ou autres événements imprévus.

Les propriétés cédées à l'État par le traité du 5 novembre 1842, pour la réparation et l'entretien desquelles un crédit de fr. 3,600 est demandé, sont : le palais du prince d'Orange, boulevard du Régent ; le palais de Tervueren, et le château de Ravenstein. Les travaux à y exécuter consistent en réparation des toitures, gouttières, etc., et peinture des châssis et portes ; ils ont été évalués, par l'ingénieur en chef des bâtiments civils, à la somme de fr. 3,600. Cette somme ne paraît point exagérée. *

Pour l'entretien et la réparation des propriétés acquises par l'État par la convention avec la ville de Bruxelles, on réclame fr. 15,000.

Ces propriétés sont :

Le palais de l'ancienne Cour ;

Le palais de l'Industrie, comprenant les bibliothèques royales, et les bâtiments occupés par le sieur Lion ;

Les bâtiments et dépendances situés rue du Musée et occupés par le concierge de l'observatoire royal.

Le Département de l'Intérieur s'est réservé la disposition de la porte de Hal et pourvoit à son entretien.

Toutes ces propriétés demandent des réparations assez fortes ; l'observatoire a été laissé dans un état déplorable : il exige à lui seul une dépense de fr. 5,000

pour mettre les précieux instruments qu'il renferme à l'abri de l'humidité; de plus il doit être restauré à l'extérieur, et repeint entièrement à l'huile.

Les autres travaux à effectuer consisteront en réparation des toitures, gouttières, etc., qui se trouvent en assez mauvais état.

On se propose encore d'établir dans les cours du Musée une citerne avec réservoir, dont la dépense emportera une partie notable de la somme demandée.

Ces différents travaux paraissant indispensables, la section centrale adopte.

ART. 22. — *Constructions nouvelles et travaux d'amélioration.* . fr. 72,100

(Voir les développements nouveaux, pag. 51 et 52.)

Ce chiffre est divisé de la manière suivante :

1 ^o Établissement de persiennes au nouveau bâtiment construit au Département de la Justice, pour les bureaux de la sûreté publique.	fr. 3,100
2 ^o Construction d'un passage couvert entre les deux hôtels occupés par le Département de l'Intérieur	2,000
3 ^o Travaux d'appropriation à l'hôtel du Département des Travaux Publics.	42,000
4 ^o Travaux d'appropriation à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons	<u>25,000</u>
Somme égale.	72,100

Aucune observation n'a été faite contre les deux premiers chiffres. Quant à celui demandé pour l'appropriation de l'hôtel de la Place Royale, la 4^e section l'a rejeté par 4 voix contre 5, et la 5^e section s'est réservé son vote, en demandant toutefois les raisons qui ont fait approprier l'hôtel de la Place Royale pour le Ministère des Travaux Publics, et pourquoi des dépenses considérables y ont été faites sans l'autorisation de la législature.

Ces questions ont été posées au Ministre. Voici les explications qui ont été transmises à la section centrale :

« Le Ministère des Travaux Publics a occupé, depuis la fin de 1840, trois maisons particulières et distinctes : la principale de ces maisons contient les appartements du Ministre, les bureaux du secrétariat-général et ceux des 1^o, 3^o, 4^o et 5^o divisions du Département.

» Dans la 2^o se trouvent placés les bureaux du chemin de fer en construction et en exploitation, formant les 2^o et 6^o divisions.

» La 5^o maison est occupée par la régie du chemin de fer et le bureau des rebuts de l'administration des postes.

» Le bâtiment principal est loué au prix annuel de	fr. 9,000
» Les deux autres, au prix de.	<u>4,600</u>
En total	fr. 13,600

» Le 1^{er} de ces bâtiments contient trois habitations à niveaux différents : les personnes qui ont eu l'occasion de le voir dans ses détails, ont pu remarquer qu'il n'est guère propre à sa destination ; qu'il est fort restreint et très incommode.

» En effet, à l'exception de quelques bureaux qui prennent jour sur le boulevard et la rue de Schaerbeek, le plus grand nombre des employés se trouvent relégués dans les combles et les souterrains, où les uns souffrent de la chaleur pendant l'été, et les autres de l'humidité en toute saison. Ces locaux sont en général très médiocrement éclairés.

» Le bâtiment a d'ailleurs le grand inconvénient d'être placé loin des Chambres, et à une distance considérable des autres administrations publiques.

» Il était donc tout naturel qu'aussitôt après la ratification du traité du 5 novembre 1842, le Département des Travaux Publics jetât les yeux sur l'hôtel de la Place Royale, que l'on avait reconnu pouvoir être approprié convenablement et à peu de frais au logement du Ministre et de tous les bureaux de son administration.

» L'ingénieur en chef des bâtiments civils fut chargé de rédiger l'avant-projet des travaux à exécuter à cette fin. Ce projet, présenté le 20 mars 1845, portait la dépense à faire, à fr. 82,000.

» Cette dépense doit paraître fort minime, si l'on considère que l'hôtel dont il s'agit ne se composait guère que d'appartements de maître et qu'il ne s'y trouvait que peu de locaux propres à y établir des bureaux, circonstance qui fit reconnaître la nécessité d'exhausser de plusieurs étages l'une des ailes existantes.

» Il est à observer aussi que cet hôtel, auquel il n'a été effectué, depuis 1850, que les réparations locatives strictement nécessaires, réclame, outre son appropriation, une restauration complète, surtout en ce qui concerne les toitures, chenaux, conduits d'eau, etc.

» Le chiffre de l'évaluation se trouve donc suffisamment justifié. Quant aux moyens d'exécution il devait y être pourvu de la manière suivante :

» Par arrêté royal du 1^{er} avril 1845, le Roi avait autorisé le Ministre des Travaux Publics à présenter aux Chambres un projet de loi portant demande d'un crédit supplémentaire s'élevant à fr. 454,057-15, et qui comprenait une allocation de fr. 40,000 pour les premiers travaux à entreprendre à l'hôtel de la Place Royale, le surplus de la somme à affecter à cet hôtel devant être prélevé sur les fonds du budget de 1844.

» Mais ce projet de loi, que l'on se propose de présenter prochainement, n'a pu, à cause de la clôture de la session dernière, être soumis par mon prédécesseur à la législature ; s'il eût été sanctionné alors, le Département des Travaux Publics se fût trouvé parfaitement en règle à l'égard de la dépense dont il est question.

» Cependant il n'y avait pas un moment à perdre pour commencer les travaux

de maçonnerie, afin qu'ils pussent être exécutés en bonne saison et avoir le temps de sécher convenablement. C'était le seul moyen de rendre possible l'occupation du nouveau local pour le printemps de 1844 ; si non, toute une campagne se trouvait perdue.

» La chose devenait d'ailleurs d'autant plus urgente, que l'une des périodes triennales du bail de la maison qu'occupent les deux divisions du chemin de fer, expirait le 1^{er} octobre 1843, et qu'en laissant les choses dans le *statu quo*, il fallait maintenir ce bail pour un nouveau terme de trois ans et contracter ainsi une nouvelle obligation de fr. 6,000 ; du reste, le propriétaire déclarait ne plus vouloir prolonger le bail : forcée était donc de trouver immédiatement une autre habitation pour remettre les bureaux de ces deux divisions.

» On reconnaît que la mesure prise peut être critiquée au point de vue de la légalité, en ce que la mise à exécution des travaux a précédé le vote des Chambres ; mais il est à considérer qu'elle était commandée par des motifs de haute utilité et par l'intérêt même du trésor, puisqu'au moyen d'une dépense de fr. 82,000, l'État se trouvera désormais libéré d'une charge annuelle de fr. 15,000, représentant un capital de fr. 260,000 ; qu'en outre le Département des Travaux Publics se trouvera convenablement logé dans une propriété de l'État, dont la valeur sera augmentée du prix des nouvelles constructions qui y auront été ajoutées.

» Déjà, la somme de fr. 9.000, allouée jusqu'ici pour le bail de la partie principale des locaux provisoires du Département des Travaux Publics, ne figure plus au budget des dépenses de l'administration centrale des travaux publics.

» Il y a donc eu illégalité, si l'on veut, mais acte de bonne administration, et le Ministre n'hésite pas à croire que la Chambre, appréciant les motifs qui l'ont guidé, sanctionnera par son vote les mesures qu'il a cru devoir prendre. »

Après s'être bien rendu compte des explications qui précèdent, la section centrale a admis le crédit demandé ; toutefois, elle croit devoir faire ses réserves pour le cas où de pareils faits viendraient à se représenter ; elle ne peut assez engager le Gouvernement à s'abstenir de poser des actes du même genre : il doit être entendu que personne n'a plus d'intérêt à rester dans la légalité que les ministres eux-mêmes.

Le n^o 4 de cet article renferme une demande de fr. 25,000, pour travaux à exécuter à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons. Ce chiffre a été adopté par toutes les sections et la section centrale. On a demandé, à cette occasion, si les fr. 11,500 accordés en 1843, sont déjà dépensés et si les fr. 25,000 réclamés pour 1844, seront les derniers à allouer pour cet objet.

Les développements nouveaux, pag. 52, donnent des explications très détaillées sur l'insuffisance du crédit alloué en 1843 et sur la nécessité de donner de l'extension aux travaux.

Ils ont été évalués par l'ingénieur en chef, chargé du service des bâtiments civils, à environ fr. 30,000 ; mais, au moyen du emploi des vieux matériaux et du rabais à obtenir éventuellement par l'adjudication, cette évaluation pourra être réduite à fr. 25,000.

En tout cas, l'allocation de fr. 25,000 sera la dernière réclamée pour cet objet.

SECTION V.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 23. — *Traitements des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement, indemnités et dépenses éventuelles.* fr. 442,800

Le chiffre pétitionné était de fr. 455,000; il est réduit à fr. 442,800, par suite du transfert d'une somme de fr. 12,200 à l'art. 2 du chap. I^{er}

La 4^e section demande que M. le Ministre des Travaux Publics ne puisse plus ordonnancer sur les crédits spéciaux les traitements, suppléments de traitements et frais de voyage des fonctionnaires chargés d'un service spécial pour certains travaux.

La section centrale attire l'attention du Ministre sur cette observation. Il serait à désirer que, d'ici à la session prochaine, on avisât aux moyens de régulariser ces dépenses.

CHAPITRE III.

CHEMIN DE FER. — POSTES.

Dans les sections, il n'a été proposé aucun changement au chiffre pétitionné pour le chemin de fer; on s'est borné à émettre quelques considérations générales et à réclamer la division de certains articles.

La section centrale, de son côté, ne propose aucune réduction; la différence en moins, de fr. 37,000, qu'on remarque à l'art. 6, provient d'un transfert de ce chiffre à l'art. 2 du chap. I^{er}, dont il est parlé au commencement de ce rapport.

Le chemin de fer a atteint, dans le courant de l'année qui vient de s'écouler, les derniers points extrêmes indiqués par les lois. Sa jonction avec le chemin de fer rhénan donne des résultats si remarquables qu'ils surpassent tout ce qu'on était en droit d'en attendre, et qu'on peut espérer que dans quelque temps notre rail-way tiendra toutes les promesses qui ont été faites en son nom.

Les développements étendus publiés à l'appui du budget du chemin de fer, jettent le plus grand jour sur tous les articles de dépense réclamés par ce service; il y est répondu à plusieurs des demandes faites par les sections. Les autres observations qui ont été présentées sont les suivantes :

La 1^{re} section demande que le tableau de tous les employés du chemin de fer, avec indication du grade et du traitement, soit produit à la section centrale.

La 5^e section demande que la section centrale s'occupe des avantages et des inconvénients qui pourraient résulter d'une augmentation de péages pour les voyageurs et d'une diminution pour les marchandises.

La 4^e section demande qu'on examine s'il ne conviendrait pas de faire rentrer l'administration des recettes du chemin de fer dans l'administration générale des finances de l'État.

La 5^e section demande la révision des tarifs pour toutes les lignes qui font concurrence aux canaux appartenant à l'État, de telle manière, par exemple, que les charbons transportés de Charleroy à Bruxelles ne pourraient l'être à moins de frais par le chemin de fer que par le canal. La section émet le vœu, en outre, que tous les coupons du chemin de fer soient timbrés et contrôlés par l'administration des finances.

La section centrale a réclamé le tableau demandé par la 1^{re} section, en le bornant toutefois aux employés qui avaient une rétribution de fr. 1,800 et au-delà. Ce tableau a été fourni par le Gouvernement (*voir annexe n° 2*) : il sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

La question que désirerait voir soulever la 5^e section, est extrêmement grave ; toute discussion serait prématurée. Elle trouvera naturellement sa place lorsque la loi sur les péages et l'exploitation du chemin de fer, loi qu'on élabore maintenant, sera présentée à la législature.

M. le Ministre a déclaré s'occuper de la question des recettes et des moyens de contrôle à exercer par le Département des Finances ; les observations soulevées par les 4^e et 5^e sections sur cet objet, appellent toute l'attention du Gouvernement.

Quant à la révision des tarifs dans certaines directions, réclamée par la 5^e section, il paraît à la section centrale que ce serait une innovation peu justifiable que de faire des prix différents pour le transport des marchandises sur quelques lignes ; cette question rentre dans celle posée par la 5^e section, et pourra être discutée en même temps.

SECTION PREMIÈRE.

CHEMIN DE FER.

D'après le libellé du budget, tout ce qui concernait ce service était réparti en quatre articles. Dans les développements publiés par le Gouvernement, comme annexe au budget n° 2, on propose une division en onze articles ; les avantages de cette innovation sont évidents : ils consistent à séparer les dépenses du personnel de celles du matériel, à ne plus confondre le renouvellement des billes et des fers dans les dépenses d'entretien, et à séparer le service des transports de celui de la perception. La section centrale a accueilli avec d'autant plus d'empressement cette nouvelle division, qu'elle était conforme aux vœux précédemment exprimés par la Chambre, et qu'elle était encore réclamée par plusieurs sections.

§ 1. — Administration générale.

ART. 1^{er}. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service.* fr. 196,505

En examinant le tableau n° 1, pag. 1 et suivantes des développements, il a paru à la section centrale que plusieurs des traitements sont trop élevés : elle a transmis cette observation au Ministre, qui a donné en réponse les renseignements suivants :

Un arrêté royal du 8 avril 1843 (1) a fixé les cadres et les traitements du personnel du chemin de fer.

Partout où une assimilation était possible, cet arrêté a déterminé les traitements d'après les bases posées par les arrêtés du 29 août 1831, organiques des corps des ponts et chaussées et des mines.

Certains traitements, peu nombreux, donnés dans des circonstances spéciales avant le règlement d'avril 1843, sont supérieurs au taux fixé par ce règlement ; il a été statué (art. 52) que les titulaires toucheraient la différence à titre de traitement supplémentaire personnel. Par contre, d'autres traitements n'atteignaient pas le taux fixé par le règlement ; ils sont restés ce qu'ils étaient.

Les traitements des commis ne s'élèvent guère :

Pour la 1 ^{re} classe, qu'à.	. . . . . fr.	1,800
» 2 ^e »	. . . . .	1,200 à 1,500
» 3 ^e »	. . . . .	900 à 1,080
» 4 ^e »	. . . . .	600

Au chemin de fer et surtout dans les stations, les employés sont obligés d'être à leur poste, selon les saisons, de 6 à 7 heures du matin jusqu'à 9 à 11 heures du soir, sans aucun jour de repos. Leur présence continuelle dans les bureaux est de rigueur.

Ces considérations sont également applicables aux employés attachés à l'entretien et à ceux de la locomotion.

Les surveillants attachés à ces deux services touchent, à la vérité, des traitements variables ou indemnités, qui s'élèvent généralement au quart du traitement fixe ; mais ils sont tenus à des déplacements fréquents et onéreux, pour la surveillance des convois et de la route, dont il est équitable de leur tenir compte.

La section centrale adopte.

(1) Voyez le compte-rendu de 1842.

ART. 2. — *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.* . . . fr. 129,000

(Voir les développements pour le chemin de fer, pag. III.)

Adopté.

Dans ce chiffre se trouve compris celui de fr. 9,000, pour loyer des bureaux de la direction.

Par suite de l'occupation de l'hôtel du prince d'Orange, par le Ministère des Travaux publics, les bureaux de la direction du chemin de fer vont s'établir à l'hôtel quitté par le Ministre. La différence qui existe entre le loyer de cet hôtel et les maisons occupées jusqu'à ce jour par la direction, est d'environ fr. 1,500 ; cette différence sera compensée par les économies à faire dans les gens de service : les bureaux n'étant plus disséminés, ce personnel pourra être réduit.

§ 2. — Service de l'entretien des routes et stations.

ART. 3. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés,* fr. 142,510

Adopté.

La section centrale a demandé si l'on ne pouvait point supprimer les traitements variables et suivre les mêmes règles pour les employés du chemin de fer que pour les employés des ponts et chaussées. Il a été répondu à cette demande que les indemnités variables ne pourraient être supprimées sans élever le taux des traitements fixes, qui est généralement trop bas, eu égard aux dépenses auxquelles les employés sont astreints par leurs déplacements ; à différentes reprises, les traitements variables ont été réduits, d'après les dispositions de l'arrêté royal du 26 juillet 1834.

Le Ministre avait admis les fonctionnaires et employés du chemin de fer à dresser des états de frais de route et de séjour ; ces états s'élevaient en *minimum* aux deux tiers du traitement effectif et souvent au-delà.

Le 31 décembre 1837, ces indemnités furent fixées au tiers du traitement, en maintenant la faculté de produire des états pour frais de routes réduits à la moitié de ceux fixés par l'arrêté du 31 mars 1835.

Le 21 décembre 1838, on supprima les frais de déplacements pour service ordinaire ; enfin, par disposition ministérielle du 30 juin 1842, le traitement supplémentaire fut réduit au quart du traitement fixe, mais il fut stipulé que, dans certains cas et sur une disposition spéciale et motivée, ce traitement pourrait être porté à la moitié du traitement ordinaire.

Dans le corps des ponts et chaussées, tous les ingénieurs jouissent d'indemnités analogues à celles des fonctionnaires du chemin de fer. Les conducteurs seuls sont exceptés du bénéfice de la mesure *pour ce qui concerne leur service ordinaire*. Mais des indemnités sont accordées au personnel des services

spéciaux, et les conducteurs jouissent de certains émoluments qui leur sont payés par les particuliers, lorsqu'ils s'occupent d'alignements ou d'affaires d'usines.

Le service d'entretien du chemin de fer est de tous les instants de jour et de nuit ; pour laisser la voie libre à la circulation des convois, c'est presque toujours de nuit qu'il faut faire les travaux ; l'administration pense qu'un tel service serait inexécutable si on n'accordait aucune indemnité.

ART. 4. — *Main-d'œuvre, travaux et fournitures.* . . . fr. 1,115,300

(Voir les développements pour le chemin de fer, pag. v.)

Cette somme comprend le salaire des gardes-barrières. La section centrale, frappée du nombre élevé des gardes-barrières, en comparaison de celui d'ouvriers du même genre, employés sur les chemins de fer étrangers, a demandé si l'on ne pourrait point en supprimer un certain nombre. Les renseignements suivants lui ont été transmis sur cette question :

Le nombre des gardes-barrières est déterminé par celui des traversées du chemin de fer à niveau, par les chemins et routes ordinaires ; on ne pourrait donc le réduire qu'à la condition de laisser à l'abandon un certain nombre de barrières, ce qui pourrait donner lieu à des inconvénients graves, et souvent à des malheurs.

En Angleterre les actes de concession des chemins de fer exigent que le rail-way passe toujours, soit en-dessus, soit en-dessous des routes et jamais à niveau ; en Belgique, au contraire, on a cherché à rendre le premier établissement le moins coûteux que possible ; le tracé du chemin de fer se rapproche autant que faire se peut du niveau du terrain naturel, et aussi les traversées à niveau sont assez nombreuses.

Adopté.

ART. 5. — *Renouvellement de billes et fers.* . . . fr. 205,000

Adopté.

La section centrale a demandé des explications sur le mode imaginé par l'ingénieur Gobert et par M. Marchal, pour remplacer les billes en bois par des billes en fer, en employant les vieux rails.

M. le Ministre a fait parvenir à la section centrale un rapport qui lui a été adressé par le directeur des chemins de fer, le 19 novembre 1843, accompagné des plans de billes de différents systèmes. Cette affaire s'instruit, des essais se font et le résultat, qui paraît devoir être avantageux, ne tardera point à être connu. Ces documents et les plans seront déposés sur le bureau, pendant la discussion.

Ce n'est point sans surprise que la section centrale a remarqué qu'aucune allocation n'était demandée pour renouvellement des rails, surtout en présence des adjudications annoncées par les journaux.

Il résulte des renseignements qu'elle a pris que le service des années 1843 et 1844 a été assuré au moyen des mesures suivantes :

On a remplacé les rails faibles dans le corps de la route par les rails destinés à la construction des évitements et embranchements.

On a ajourné la construction des évitements dans diverses stations et, entre autres, dans celles de Hal et de Tubise; les évitements dont l'établissement n'a pu être retardé ont été construits avec les rails faibles provenant du corps de la route.

On a absorbé une grande partie des rails de réserve.

Il existe au dépôt environ 950,000 kilog. vieux rails, complètement hors d'usage; au moyen du remaniement de ces vieux fers, on obtiendra près de 500,000 kilog. de rails neufs qui permettront de pourvoir à une partie de l'entretien de 1844.

C'est pour exécuter les évitements ajournés, qu'a eu lieu l'adjudication du 30 décembre dernier; ces rails, qui remplaceront ceux empruntés à la construction des évitements, seront payés sur les fonds alloués au budget de 1843.

§ 3. — Service de locomotion et d'entretien du matériel.

(Voir les développements du chemin de fer, pag. viii.)

ART. 6. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 125,460

L'allocation demandée était de fr. 162,460; elle est réduite de fr. 37,000, par suite du transfert du personnel de l'administration du chemin de fer en exploitation, détaché dans les bureaux du Ministre à l'art. 2 du chap. I^{er}. (Administration générale. Personnel.)

Adopté.

ART. 7. — *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.* . . . fr. 2,563,975

(Voir les développements du chemin de fer, pag. viii à xxii.)

Adopté.

Cette allocation comprend une somme de fr. 700,000, pour fourniture de charbon et de coak. La section centrale s'est fait remettre les prix de revient du coak fabriqué par l'administration, tous frais compris. Ces prix sont les suivants :

Aux fours d'Ostende	fr.	33 94	p. 100 kil.
» de Gand		31 34	»
» de Malines		29 48	»
» d'Ans.		19 31	»
» de Hal		23 63	»

Le coak fourni par les entrepreneurs revient :

A la station de Quiévrain, à . . . fr.	25 00
» de Jemmappes, à . . .	24 50
» de Manage	17 80
» de Charleroy.	17 80
» de Liège	20 00

Les diverses stations dans lesquelles on consomme du coak pour l'alimentation des locomotives, sont fournies comme suit :

Par les fours d'Ans: Ans, Tirlemont, Landen, St-Trond, Louvain et Anvers éventuellement.

Par les fours de Malines: Anvers, Malines, Termonde, Bruxelles (Nord).

Par les fours de Gand: Gand, Aeltre, Deynze, Courtray, Tournay.

Par les fours d'Ostende: Bruges et Ostende.

Par les fours de Hal: Bruxelles (Midi).

MM. Henrard et François, à Charleroy, fournissent Namur et Charleroy.

Le coak est fourni à Jemmappes, par M. Accarain, et à Manage par M. De Potter, pour Braine-le-Comte et Mons.

Celui de Quiévrain est fourni par M. Willame.

Liège, Verviers, Ronheide se fournissent à Liège du coak de M. Élias.

En examinant les prix du coak dans les lieux de production de la houille, on s'aperçoit que des économies notables pourraient avoir lieu en étendant le cercle des approvisionnements; Ans, par exemple, où le coak se fabrique au plus bas prix, offre sous ce rapport des avantages remarquables. Nos transports de marchandises vers l'Allemagne donnent, par le retour à vide des waggons, des ressources qu'on ne rencontre point ailleurs; on pourrait soutenir que le prix du coak, tel qu'il est fixé pour Ans, serait le prix de beaucoup d'endroits de consommation, où le prix de revient est infiniment plus élevé: car pour le chemin de fer il n'y aurait guère de différence de frais entre des retours à vide ou des retours à mi-charge, comme seraient ceux du coak.

La section centrale appelle sur cet objet l'attention du Ministre.

Le Ministre a fait parvenir à la section centrale :

1° 12 volumes indiquant, pour chaque mois de l'année 1842, la situation des magasins des stations;

2° 12 volumes pour 1843;

3° L'état de situation du magasin central au 1^{er} janvier 1840;

4° Le même état pour 1841;

5° Id. 1842;

6° Id. 1843;

7° Id. 1844;

8° 11 relevés statistiques pour les 11 premiers mois de 1843, indiquant le mouvement par station de départ et destination des transports effectués par le chemin de fer ;

9° 11 relevés de même nature pour les recettes correspondantes aux mouvements ci-dessus.

Toutes ces pièces seront déposées au bureau pendant la discussion.

§ 4. — Service des transports.

ART. 8. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gardes-convois.* fr. 381,560

(Voir les développements nouveaux, pag. xxii.)

Adopté sans observations.

ART. 9. — *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, indemnités pour pertes et avaries.*

(Voir les développements nouveaux, pag. xxii et xxiii.)

La section centrale adopte.

§ 5. — Frais de perception.

(Voir les développements nouveaux, pag. xxiv.)

ART. 10. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 222,010

Adopté sans observations.

ART. 11. — *Loyer des locaux.* fr. 5,500

(Voir les développements nouveaux, pag. xxiv.)

Adopté.

SECTION II.

POSTES.

Peu d'observations ont été faites dans les sections sur le service de la poste. La 3^e section désirerait voir établir des conventions postales internationales ; elle demande que la taxe des lettres de la poste rurale soit diminuée et quelques membres de la section réclament l'uniformité de la taxe.

La 5^e section demande qu'on examine s'il n'y a pas lieu de diminuer le

personnel, l'administration du chemin de fer faisant une partie du service de la poste.

Quant à l'uniformité de la taxe des lettres, la section centrale croit devoir se borner à appeler sur cet objet toute l'attention du Gouvernement : une taxe uniforme présente certains avantages ; mais le Gouvernement doit examiner si l'extension probable du nombre des lettres qui résulterait de la taxe uniforme, pourrait compenser la perte que cette taxe occasionnerait au trésor. C'est dans ce sens aussi que la section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur la proposition de diminuer le prix des lettres remises par la poste rurale à des distances rapprochées.

La section centrale a demandé le rapport de M. Bronne, sur les communications postales avec l'Amérique ; ce rapport sera déposé sur le bureau.

Il est à remarquer que, dans l'état actuel des choses, les communications directes entre le bureau des postes d'Anvers et New-York sont forcément interrompues depuis le dernier voyage de la *British-Queen*.

Les lettres de Belgique pour l'Amérique ne peuvent être expédiées par la voie des paquebots à vapeur de l'office britannique qu'en se servant de l'intermédiaire d'un correspondant en Angleterre, ce qui entrave plus ou moins les relations et occasionne des frais.

Dans le projet de convention postale, qui est soumis depuis quelque temps à l'office britannique, le Gouvernement a réclamé pour les correspondances de Belgique à destination des pays transatlantiques, toutes les facilités qui ont été accordées aux correspondants français par le traité récemment conclu entre la France et l'Angleterre.

On peut espérer que ces démarches seront prochainement couronnées de succès.

La section centrale a appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité de s'occuper activement d'un service postal et de voyageurs quotidien par bateaux à vapeur entre Ostende et l'Angleterre.

D'après le rapport d'une commission instituée en 1841, pour rechercher les moyens d'établir ce service, il devrait être exploité directement par l'État. Depuis quelques mois l'instruction de ce projet est poussée avec une nouvelle activité ; diverses propositions sont soumises au Gouvernement ; une solution prochaine de cette question est désirable.

ART. 12. — *Personnel des postes* fr. 825,000

(Voir les développements nouveaux, pag. 53 et suivantes.)

Le chiffre primitivement demandé n'était que de fr. 800,000 ; la section centrale a été saisie d'une nouvelle demande de fr. 50,000 à imputer par moitié sur le personnel et sur le matériel.

Le Gouvernement dit que, s'il s'était abstenu de demander une augmentation

de crédit, c'était uniquement par des considérations puisées dans la situation actuelle de nos finances ; mais, depuis, la régularisation des dépenses de 1843 a révélé sur cet exercice un déficit d'environ fr. 24,000; quelques autres dépenses encore inconnues pourront élever ce chiffre jusqu'à fr. 30,000. Ce déficit ne manquera pas de se reproduire en 1844.

Cette situation oblige le Gouvernement à insister pour obtenir au moins la moitié de la somme de fr. 100,000, dont l'emploi se trouve justifié par les développements nouveaux publiés à l'appui du budget.

Si cette demande n'était point accueillie, il faudrait renoncer à toute amélioration du service intérieur et surtout à l'établissement de nouveaux bureaux réclamé de plusieurs côtés.

Devant le déficit qui existe et celui qu'on prévoit pour 1844, la section centrale propose l'admission du crédit. Elle espère que les nouveaux bureaux et les améliorations que le Ministre entend introduire dans le service des postes, amèneront un surcroît de recettes qui compensera le montant des dépenses.

ART. 13. — *Matériel*. fr. 395,546

Majoré de fr. 25,000, par les motifs ci-dessus allégués.

CHAPITRE IV.

MINES.

CONSEIL DES MINES.

ART. 1 ^{er}	}	<i>Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines.</i> fr.	42,000	}	45,600
		<i>Frais de route, indemnités éventuelles pour les conseillers honoraires.</i>	1,200		
		<i>Entretien et renouvellement du mobilier, fournitures de bureau, achats de livres, chauffage et éclairage</i>	2,400		
ART. 2.	}	<i>Traitements des ingénieurs et conducteurs.</i>	116,300	}	156,300
		<i>Frais de bureau et de déplacements, et dépenses éventuelles par suite de promotions ou d'admission dans les corps</i>	40,000		
ART. 3.	—	<i>Subsides aux caisses de prévoyance, secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement</i>			45,000
ART. 4.	—	<i>Impressions, achats de livres et d'instruments, encouragements et subventions pour la publication de plans et mémoires, essais et expériences</i>			10,000

Adopté sans observations.

CHAPITRE V.

SECOURS.

ARTICLE UNIQUE. — *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas droit à la pension fr. 3,000*
Accordé.

CHAPITRE VI.

DÉPENSES IMPREVUES.

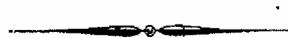
ARTICLE UNIQUE. — *Dépenses imprévues. fr. 30,000*
Accordé.

Les notes des dépenses imprévues pour les exercices de 1842 et 1843 seront déposées sur le bureau pendant la discussion.

D'après ce qui précède, le projet du budget des Travaux Publics a été modifié par la section centrale, de la manière indiquée au tableau ci-joint.

Le rapporteur,
MAST DE VRIES.

Le président,
C. D'HOFFSCHMIDT.



NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles.	
CHAPITRE PREMIER.		
ADMINISTRATION GÉNÉRALE.		
1	»	Traitement du Ministre.
2	»	Id. des fonctionnaires, employés et gens de service
3	»	Fournitures de bureaux, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses
4	»	Ameublement de l'hôtel du Ministre.
5	»	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale.
		Total du chap. 1 ^{er}
CHAPITRE II.		
PONTS ET CHAUSSEES. — CANAUX. — RIVIÈRES. — POLDRES. — PORTS ET CÔTES. — BATIMENTS CIVILS. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSEES.		
SECTION PREMIÈRE.		
<i>Ponts et chaussées.</i>		
1	A	Entretien des routes, d'après les baux existants et ceux à intervenir pour 1844
	B	Salaire des préposés aux ponts à bascule
	C	Études de projets, frais de levés de plans, achats et réparations d'instruments, matériel et impressions du service actif.
	D	Travaux d'améliorations, réparations ordinaires et constructions de routes nouvelles
<i>Plantations.</i>		
2	»	Frais d'entretien des plantations et établissement de plantations nouvelles sur les routes de l'Etat.
		Total de la section 1 ^{re}
SECTION II.		
CANAUX, RIVIÈRES, POLDRES.		
<i>Service des canaux de Gand au Sas-de-Gand, de Maestricht à Bois-le-Duc, de Pommerœul à Antoing.</i>		
3	A	<i>Canal de Gand au Sas-de-Gand:</i>
	»	Travaux d'entretien ordinaire.
	»	» de dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale
	»	» de renforcement et de restauration des bords
	»	Restauration de l'estacade du quai en amont de l'écluse de navigation au Muyde à Gand.
		Personnel
		A reporter.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1844.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1844 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL
21,000 00	.	21,000 00	21,000 00	.	21,000 00
91,850 00	.	91,850 00	143,650 00	.	143,650 00
31,600 00	.	31,600 00	31,600 00	.	31,600 00
.	9,000 00	9,000 00	.	9,000 00	9,000 00
8,000 00	.	8,000 00	8,000 00	.	8,000 00
152,450 00	9,000 00	161,450 00	204,250 00	9,000 00	213,250 00
1,705,506 00	.	2,700,000 00	1,705,506 00	.	2,697,400 00
29,820 00	.		29,820 00	.	
20,000 00	.		20,000 00	.	
944,674 00	.		942,074 00	.	
50,000 00	.	50,000 00	50,000 00	.	50,000 00
2,750,000 00	.	2,750,000 00	2,747,400 00	.	2,747,400 00
7,593 00	.	41,593 00	7,593 00	.	41,593 00
13,000 00	.		13,000 00	.	
11,000 00	.		11,000 00	.	
.	2,500 00		.	2,500 00	
7,500 00	.		7,500 00	.	
39,093 00	2,500 00	41,593 00	39,093 00	2,500 00	41,593 00

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles.	
		Report
	B	<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>
	•	Entretien ordinaire
	•	Reconstruction des portes d'aval de l'écluse de Hocht.
	•	Personnel
	C	<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>
	•	Entretien ordinaire
3	•	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration, alimentation.
(Suite.)	•	Id. d'achèvement nécessaires pour mettre le canal dans son état normal
	•	Personnel
	D	<i>Sambre canalisée.</i>
	•	Travaux d'entretien ordinaire et de draguage
	•	Reconstruction du pont établi sur la dérivation de Morimont
	•	Personnel
		Total de l'art. 3
		<i>Canal de Bruxelles à Charleroy.</i>
4	•	Frais d'entretien et de personnel
		<i>Service de l'Escaut.</i>
	•	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale.
	•	Id. dans le Hainaut.
	•	Restauration des bords de quelques parties du canal d'Eyne.
	•	Revêtement en blocailles du musoir à l'entrée du canal de décharge de Zwynaerde
	•	Ponts de halage sur quelques criques ou ruisseaux naturels débouchant dans le bas Escaut
5	•	Dévasement et enlèvement d'alluvions entre le pont du Strop et le pont aux Chaudrons à Gand
	•	Restauration de l'écluse de décharge dite des <i>Cinq-Vents</i> , à Gand
	•	Dévasement entre la frontière française et Antoing.
	•	Id. dans l'intérieur de la ville de Tournay.
	•	Restauration de l'écluse de Mer.
	•	Personnel
		A reporter

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1844.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1844 par la section centrale.		
CHARGES ordinares ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL
39,093 00	2,500 00	41,593 00	39,093 00	2,500 00	41,593 00
27,000 00	.	51,877 50	27,000 00	.	51,877 50
.	11,000 00		.	11,000 00	
13,877 50	.		13,877 50	.	
24,000 00	.	160,149 00	24,000 00	.	160,149 00
72,489 00	.		72,489 00	.	
.	50,000 00		.	50,000 00	
13,660 00	.		13,660 00	.	
118,892 00	.	174,742 00	118,892 00	.	174,742 00
.	20,000 00		.	20,000 00	
35,850 00	.		35,850 00	.	
344,861 50	83,500 00	428,361 50	344,861 50	83,500 00	428,361 50
121,036 00	.	121,036 00	121,036 00	.	121,036 00
4,994 00	.	149,958 62	4,994 00	.	149,958 62
10,800 00	.		10,800 00	.	
.	8,000 00		.	8,000 00	
.	1,500 00		.	1,500 00	
.	800 00		.	800 00	
.	18,000 00		.	18,000 00	
.	4,000 00		.	4,000 00	
.	28,800 00		.	28,800 00	
.	39,169 62		.	39,169 62	
.	20,000 00		.	20,000 00	
13,895 00	.	13,895 00	.		
495,586 50	203,769 62	699,356 12	495,586 50	203,769 62	699,356 12

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi	développements des articles.	
		Report.
		<i>Service de la Lys.</i>
		Travaux ordinaires dans la Flandre orientale.
		Id. dans la Flandre occidentale.
		Établissement d'un chemin de halage en amont et en aval du pont de Deynze
6		Enlèvement d'un banc dans la branche de communication de cette rivière avec l'écluse du Tolhuys.
		Dévasement et enlèvement d'alluvions entre le pont dit <i>Verloron-Kost</i> et celui du <i>Pré-d'Amour</i> , à Gand
		Reconstruction du pont-tournant à Courtray.
		Personnel
		<i>Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.</i>
		Entretien et travaux aux chemins de halage
7		Travaux d'amélioration.
		Personnel
		<i>Service de la Meuse dans le Limbourg.</i>
		Travaux aux rives
8		Personnel
		<i>Service de la Dendre.</i>
		Travaux ordinaires dans la Flandre orientale.
		Id. dans la province du Hainaut
9		Travaux d'amélioration.
		Personnel
		<i>Service du Rupel, de la Dyle et du Demer.</i>
		Travaux ordinaires
10		Personnel
11		Travaux aux voies navigables de second ordre, frais d'études et de levées de plans, achats et réparations d'instruments
12		Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Senne
13		Troisième quart de la part de l'État dans les travaux d'amélioration de la navigation de Bruges vers Dunkerque et de l'écoulement des eaux
		A reporter.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1844.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1844 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIREs.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL
495,586 50	203,769 62	699,356 12	495,586 50	203,769 62	699,356 12
8,994 00	.		8,994 00	.	
14,500 00	.		14,500 00	.	
.	1,500 00		.	1,500 00	
.	2,000 00	57,911 50	.	2,000 00	57,911 50
.	17,000 00		.	17,000 00	
.	7,000 00		.	7,000 00	
6,917 50	.		6,917 50	.	
20,000 00	.		20,000 00	.	
.	200,000 00	240,800 00	.	200,000 00	240,800 00
20,800 00	.		20,800 00	.	
.	146,200 00	150,000 00	.	146,200 00	150,000 00
3,800 00	.		3,800 00	.	
6,350 00	.		6,350 00	.	
3,000 00	.	37,800 00	3,000 00	.	37,800 00
.	19,700 00		.	19,700 00	
8,750 00	.		8,750 00	.	
4,600 00	.	5,900 00	4,600 00	.	5,900 00
1,300 00	.		1,300 00	.	
.	60,000 00	60,000 00	.	60,000 00	60,000 00
.	32,123 19	32,123 19	.	32,123 19	32,123 19
.	72,060 00	.	.	72,060 00	72,060 00
594,598 00	761,352 81	1,355,950 81	594,598 00	761,352 81	1,355,950 81

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1844.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1844 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
594,598 00	761,352 81	1,355,950 81	594,598 00	761,352 81	1,355,950 81
5,993 00			5,993 00	.	
17,597 50			17,597 50	.	
.	5,000 00		.	5,000 00	
.	1,100 00	45,463 01	.	1,100 00	45,463 01
.	3,000 00		.	3,000 00	
.	6,168 00		.	6,168 00	
6,604 51	.		6,604 51	.	
28,000 00	.		28,000 00	.	
300 00	.		300 00	3,300 00	45,400 00
.	3,300 00	45,400 00	.	.	
13,800 00	.		.	.	
5,000 00	.	7,625 00	5,000 00	.	7,625 00
2,625 00	.		2,625 00	.	
20,000 00	.	20,000 00	20,000 00	.	20,000 00
.	5,000 00		.	5,000 00	
20,000 00	.	26,000 00	20,000 00	.	26,000 00
1,000 00	.		1,000 00	.	
715,518 01	784,920 81	1,500,438 82	715,518 01	784,920 01	1,500,438 82
43,300 00	.		43,300 00	.	
2,750 00	.	53,050 00	2,750 00	.	53,050 00
1,500 00	.		1,500 00	.	
.	5,500 00		.	5,500 00	
17,133 33	.	17,133 33	17,133 33	.	17,133 33
64,683 33	5,500 00	70,183 33	64,683 33	5,500 00	70,183 33

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles	
		Report. fr.
		<i>Côte de Blankenberghe.</i>
19 (suite).	•	Travaux d'entretien.
	•	Continuation du prolongement en mer des jetées de l'estran
	•	Personnel des ports et côtes
		<i>Phares et fanaux.</i>
20	•	Entretien des phares et fanaux
	•	Renouvellement de la charpente d'échafaudage du fanal placé au musoir de la jetée d'Ouest du port d'Ostende.
	•	Grosses réparations à la maçonnerie du fortin, sur lequel est établi le fanal à Blankenberghe; couche d'asphalte pour tenir à sec la demeure du garde
		Total de la section III.
		SECTION IV.
		<i>Bâtiments civils.</i>
21	•	Entretien et réparation des hôtels, édifices et monuments de l'État
	•	Id. des propriétés cédées à l'État par le traité du 5 novembre 1842
	•	Id. id. par la ville de Bruxelles
22	•	Constructions nouvelles et travaux d'amélioration
		1° Établissement de persiennes au nouveau bâtiment construit au Département de la Justice, pour les bureaux de la sûreté publique fr. 3,100
		2° Construction d'un passage couvert au Département de l'Intérieur 2,000
		3° Travaux d'appropriation à l'hôtel du Département des Travaux Publics 42,000
		4° Id. à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons 25,000
		Total fr. 72,100
		Total de la section IV
		SECTION V.
		<i>Personnel des ponts et chaussées.</i>
23	•	Traitements des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacements, indemnités et dépenses éventuelles
		Total de la section V.
		RÉCAPITULATION DU CHAP. II.
		Section I ^o . Ponts et chaussées.
		Id. II. Canaux, rivières et poldres
		Id. III. Ports et côtés
		Id. IV. Bâtiments civils
		Id. V. Personnel des ponts et chaussées
		Total du chap. II. fr.

CREDIT DEMANDE POUR L'EXERCICE 1844.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1844 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL
64,683 33	5,500 00	70,183 33	64,683 33	5,500 00	70,183 33
108,406 40	.	119,581 40	108,406 40	"	119,581 40
11,173 00	.		11,173 00	.	
16,917 82	.	16,917 82	16,917 82	.	16,917 82
597 37	.	2,897 37	597 37	.	2,897 37
"	1,300 00		.	1,300 00	
.	1,000 00		.	1,000 00	
201,779 92	7,800 00	209,579 92	201,779 92	7,800 00	209,579 92
34,000 00	"	52,600 00	34,000 00	"	52,600 00
3,600 00	"		3,600 00	"	
15,000 00	.	72,100 00	15,000 00	"	72,100 00
.	72,100 00		.	72,100 00	
52,600 00	72,100 00	124,700 00	52,600 00	72,100 00	124,700 00
455,000 00	.	455,000 00	442,800 00	.	442,800 00
455,000 00	.	455,000 00	442,800 00	"	442,800 00
2,750,000 00	.	2,750,000 00	2,747,400 00	.	2,747,400 00
715,518 01	784,920 81	1,500,438 82	715,518 01	784,920 81	1,500,438 82
201,779 92	7,800 00	209,579 92	201,779 92	7,800 00	209,579 92
52,600 00	72,100 00	124,700 00	52,600 00	72,100 00	124,700 00
455,000 00	.	455,000 00	442,800 00	.	442,800 00
4 174,897 93	864,820 81	5,039,718 74	4,160,097 93	864,820 81	5,024,918 74

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles.	
CHAPITRE III.		
CHEMIN DE FER ET POSTES.		
<i>CHEMIN DE FER. — § 1^{er}. Administration générale.</i>		
1	»	Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service.
2	»	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.
<i>§ 2. — Service de l'entretien des routes et stations</i>		
3	»	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.
4	»	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.
5	»	Renouvellement de billes et fers.
<i>§ 3. — Service de locomotion et d'entretien du matériel.</i>		
6	»	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés
7	»	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.
<i>§ 4. — Service des transports.</i>		
8	»	Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gardes-convois.
9	»	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, indemnités pour pertes et avaries
<i>§ 5. — Frais de perception.</i>		
10	»	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés
11	»	Loyer de locaux
Total du chemin de fer.		
POSTES.		
12	»	Personnel des postes
13	»	Matériel.
RÉCAPITULATION DU CHAPITRE III.		
Chemin de fer		
Postes		

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1844.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1844 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
196,505 00	.	325,505 00	196,505 00	.	325,505 00
129,000 00	.		129,000 00	.	
142,310 00	.	1,460,610 00	142,310 00	.	1,460,610 00
1,113,300 00	.		1,113,300 00	.	
205,000 00	.		205,000 00	.	
162,460 00	.	2,726,435 00	125,460 00	.	2,689,435 00
2,563,975 00	.		2,563,975 00	.	
381,560 00	.	956,940 00	381,560 00	.	956,940 00
575,380 00	.		575,380 00	.	
222,010 00	.	227,310 00	222,010 00	.	227,310 00
5,300 00	.		5,300 00	.	
5,696,800 00	.	5,696,800 00	5,659,800 00	.	5,659,800 00
825,000 00	.	1,220,546 00	825,000 00	.	1,220,546 00
395,546 00	.		395,546 00	.	
1,220,546 00	.	1,220,546 00	1,220,546 00	.	1,220,546 00
5,696,800 00	.	5,696,800 00	5,659,800 00	.	5,659,800 00
1,220,546 00	.	1,220,546 00	1,220,546 00	.	1,220,546 00
6,917,346 00	.	6,917,346 00	6,880,346 00	.	6,880,346 00

NUMÉROS DES		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	développements des articles.	
CHAPITRE IV.		
MINES.		
<i>Conseil des mines.</i>		
1	•	Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines fr. 42,000
	•	Frais de route, indemnités éventuelles pour les conseillers honoraires 1,200
	•	Entretien et renouvellement du mobilier, fournitures de bureau, achats de livres, chauffage et éclairage 2,400
2	•	Traitements des ingénieurs et conducteurs 116,300
	•	Frais de bureau et de déplacement et dépenses éventuelles, par suite de promotions ou d'admissions dans le corps 40,000
3	•	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 chap. IV.
CHAPITRE V.		
SECOURS.		
UNIQUE.	•	Secours à des employés, veuves ou famille d'employés qui n'ont pas de droits à la pension.
		Total du chap. V.
CHAPITRE VI.		
DÉPENSES IMPRÉVUES.		
UNIQUE.	•	Dépenses imprévues
		Total du chap. VI.
RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.		
CHAPITRE 1 ^{er} . — Administration générale.		
•	II. — Ponts et chaussées, canaux, rivières, poldres, bâtiments civils, personnel des ponts et chaussées	
•	III. — Chemin de fer, postes	
•	IV. — Mines.	
•	V. — Secours	
•	VI. — Dépenses imprévues	
		Totaux.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1844.			CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1844 par la section centrale.		
CHARGES ordinaires ET PERMANENTES.	CHARGES extraordinaires ET TEMPORAIRES.	TOTAL.	CHARGES ORDINAIRES.	CHARGES EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
45,600 00	.	45,600 00	45,600 00	.	45,600 00
156,300 00	.	156,300 00	156,300 00	.	156,300 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
256,900 00	.	256,900 00	256,900 00	.	256,900 00
3,000 00	.	3,000 00	3,000 00	.	3,000 00
3,000 00	.	3,000 00	3,000 00	.	3,000 00
30,000 00	.	30,000 00	30,000 09	.	30,000 00
30,000 00	.	30,000 00	30,000 00	.	30,000 00
152,450 00	9,000 00	161,450 00	204,250 00	9,000 00	213,250 00
4,174,897 93	864,820 81	5,039,718 74	4,160,097 93	864,820 81	5,024,918 74
6,917,346 00	.	6,917,346 00	6,880,346 00	.	6,880,346 00
256,900 00	.	256,900 00	256,900 00	.	256,900 00
3,000 00	.	3,000 00	3,000 00	.	3,000 00
30,000 00	.	30,000 00	30,000 00	.	30,000 00
11,534,593 93	873,820 81	12,408,414 74	11,534,593 93	873,820 81	12,408,414 74

44

ANNEXES.

LITT. A.

Relevé du personnel de l'administration centrale du Département des
Travaux Publics au 17 décembre 1843.

QUALITÉS.	TRAITEMENT ANUEL.	IMPUTATIONS.				
		CHAP. I ^{er} , ART. 2 Personnel de l'administration centrale.	CHAP. II, ART. 1 ^{er} . Routes	CHAP. II, ART. 21. Allocation pour le personnel des ports et chaussées	CHAP. III, ART. 3. Chemins de fer en exploitation.	FONDS SPÉCIAL de CONSTRUCTION.
<i>Secrétariat général.</i>						
Secrétaire général.....	8,400	8,400	.	.	.	.
<i>Indicateur général.</i>						
2 ^o commis.....	1,900	1,900	.	.	.	.
<i>Bureau d'expédition.</i>						
1 ^{er} commis faisant les fonctions de chef de bureau.	2,600	2,600	.	.	.	.
Expéditionnaire de 1 ^{re} classe.....	1,320	.	.	.	.	1,320
Id. 1 ^{re}	1,200	1,200	.	.	.	.
Id. 2 ^o	1,000	.	.	.	1,000	.
Id. 3 ^o	1,080	.	.	.	1,080	.
Id. id.....	800	.	.	.	800	.
Id. id. (3).....	600	.	.	.	.	1,800
Id. id. (2).....	600	.	.	.	1,200	.
Id. id.....	1,200	.	.	.	.	1,200
Id. id. (3).....	800	2,400	.	.	.	.
Id. id. (2).....	800	.	.	.	1,600	.
Chef surveillant.....	1,200	.	1,200	.	.	.
3 ^o commis.....	1,200	.	.	.	1,200	.
<i>Matériel. — Affaires générales.</i>						
2 ^o commis, chef du matériel.....	2,000	2,000	.	.	.	.
2 ^o Id.	1,600	1,600	.	.	.	.
Expéditionnaire de 3 ^e classe.....	600	.	.	.	.	600
<i>Travaux hydrauliques.</i>						
Chef de bureau.....	3,200	3,200	.	.	.	.
2 ^o commis.....	1,600	1,600	.	.	.	.
3 ^o Id.	800	.	.	.	.	800
A reporter.....		24,900	1,200	.	6,880	5,720

QUALITÉS.	TRAITEMENT ANNUEL.	IMPUTATIONS.				
		CHAP. I ^{er} , ART. 2. Personnel de l'administration centrale.	CHAP. II, ART. 1 ^{er} . Routes.	CHAP. II, ART. 21. Allocation pour le personnel des ponts et chaussées.	CHAP. III, ART. 3. Chemins de fer en exploitation.	FONDS SPÉCIAL de CONSTRUCTION.
Report.....		24,900	1,200	•	6,880	5,720
<i>Cabinet.</i>						
Chef de bureau, secrétaire.....	4,000	•	•	•	4,000	•
Expéditionnaire de 3 ^e classe.....	1,000	•	•	•	1,000	•
Id 2 ^e	800	•	•	•	800	•
<i>Division des routes.</i>						
Ingénieur en chef de 2 ^e classe des ponts et chaussées, chef.	5,200	800	•	5,200	•	•
Supplément.....	800					
Chef de bureau.....	5,000	5,000	•	•	•	•
1 ^{er} commis.....	2,400	2,400	•	•	•	•
Chef-surveillant.....	1,400	•	1,400	•	•	•
<i>Division des chemins de fer en exploitation.</i>						
Ingénieur de 2 ^e classe des ponts et chaussées, chef.	3,200	•	•	3,200	2,800	•
Supplément.....	2,800					
Chef de bureau.....	3,250	•	•	•	3,250	•
1 ^{er} commis.....	2,300	•	•	•	2,300	•
2 ^e id.	1,800	•	•	•	1,800	•
3 ^e id. (2).....	1,400	•	•	•	2,800	•
3 ^e id.	1,000	•	•	•	1,000	•
<i>Division des mines.</i>						
Directeur, chef.....	6,000	6,000	•	•	•	•
Chef de bureau.....	3,000	3,000	•	•	•	•
1 ^{er} commis.....	2,000	2,000	•	•	•	•
3 ^e id.	1,200	1,200	•	•	•	•
<i>Division des postes.</i>						
Chef de division.....	6,000	6,000	•	•	•	•
Chef de bureau.....	3,700	3,700	•	•	•	•
Id. (2).....	3,000	6,000	•	•	•	•
Id.	2,400	2,400	•	•	•	•
1 ^{er} commis.....	2,200	2,200	•	•	•	•
A reporter.....		65,600	2,600	8,400	26,630	5,720

QUALITÉS.	TRAITEMENT ANUEL.	IMPUTATIONS.				
		CHAP. Ier, ART. 2. Personnel de l'administration centrale.	CHAP. II, ART. 1er. Routes.	CHAP. III, ART. 21. Allocation pour le personnel des ponts et chaussées.	CHAP. III, ART. 3. Chemins de fer en exploitation.	FONDS SPÉCIAL de CONSTRUCTION.
Report.....		65,600	2,600	8,400	26,630	5,720
1 ^{er} commis.....	2,000	2,000	•	•	•	•
2 ^o commis.....	1,800	1,800	•	•	•	•
Id.....	1,600	1,600	•	•	•	•
3 ^o commis.....	1,400	1,400	•	•	•	•
4 ^o commis.....	1,500	1,500	•	•	•	•
Id.....	1,200	1,200	•	•	•	•
Adjoint-commis de 1 ^{re} classe.....	1,000	1,000	•	•	•	•
Id. 2 ^o classe (2).....	900	1,800	•	•	•	•
<i>Division de la comptabilité et du personnel.</i>						
Chef de division.....	5,000	5,000	•	•	•	•
Commis (non classé).....	1,800	•	•	•	1,800	•
Id. id.....	1,800	•	•	•	•	1,800
2 ^o commis.....	1,500	•	•	•	•	1,500
3 ^o commis.....	1,800	1,800	•	•	•	•
Id.....	1,000	•	•	•	•	1,000
Teneur de livres.....	1,500	•	•	•	•	1,500
Expéditionnaire de 3 ^e classe.....	1,000	•	•	•	1,000	•
Id. id.....	800	•	•	•	800	•
Id. id. (2).....	600	1,200	•	•	•	•
<i>Division des chemins de fer en construction.</i>						
Ingénieur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées, chef Supplément.....	3,800 2,200	•	•	3,800	•	2,200
Chef de bureau.....	3,250	•	•	•	•	3,250
1 ^{er} commis.....	2,300	•	•	•	•	2,300
2 ^o commis (2).....	1,500	•	•	•	•	3,000
3 ^o commis (2).....	1,200	•	•	•	•	2,400
3 ^o id.....	600	•	•	•	•	600
A reporter.....		85,900	2,600	12,200	30,230	25,270

QUALITES.	TRAITEMENT ANNUEL.	IMPUTATIONS.				
		CHAP. Ier, ART. 2. Personnel de l'administration centrale.	CHAP. II, ART. Ier. Routes.	CHAP. II, ART. 21. Allocation pour le personnel des ponts et chaussées	CHAP. III, ART. 3. Chemin de fer en exploitation	FONDS SPÉCIAL de CONSTRUCTION.
Report.		85,900	2,600	12,200	30,230	25,270
<i>Gens de service.</i>						
Huissier de cabinet	1,500	1,500	»	»	»	»
Id. de salle (2).....	1,300	2,600	»	»	»	»
Messageur.....	1,000	»	»	»	»	1,000
Id. (2).....	900	»	»	»	1,800	»
Id.	900	900	»	»	»	»
Id. (2).....	900	»	»	»	»	1,800
Concierge.....	900	900	»	»	»	»
Id.	300	»	»	»	300	»
Totaux.....		91,800	2,600	12,200	32,330	28,070
RÉCAPITULATION.						
Secrétariat général.....	10,300	»	»	»	»	»
Bureau d'expédition.....	6,200	1,200	»	6,880	4,320	
Matériel. — Affaires générales.....	3,600	»	»	»	600	
Travaux hydrauliques.....	4,800	»	»	»	800	
Cabinet.....	»	»	»	5,800	»	
Division des routes.....	8,200	1,400	5,200	»	»	
Id. des chemins de fer en exploitation.....	»	»	3,200	13,950	»	
Id. des mines.....	12,200	»	»	»	»	
Id. des postes.....	32,600	»	»	»	»	
Id. de la comptabilité et du personnel.....	8,000	»	»	3,600	5,800	
Id. des chemins de fer en construction.....	»	»	3,800	»	13,750	
Gens de service.....	5,900	»	»	2,100	2,800	
Totaux.....		91,800	2,600	12,200	32,330	28,070
		167,000				

LITT. B.

Tableau des engagements pris par le Gouvernement pour construction de routes.

PROVINCES.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL		MONTANT DE LA PART A CHARGER DE L'ÉTAT.	TOTAL DES ALLOCATIONS PAR PROVINCES.
		DÉCRÉTANT LA ROUTE.	FIXANT LA PART DE L'ÉTAT DANS LA DÉPENSE.		
Anvers	Route provinciale de Hoyst-op-den-Borg à Zammel	2 avril 1840.	23 septem. 1842.	45,000	90,000
	• de l'État, d'Emblehem à Zanthoven.	12 mars 1842.	"	45,000	
Brabant....	• provinciale de Malines à Tervueren.	21 juillet 1840.	21 juillet 1840.	18,000	321,000
	• provinciale de Braine-le-Château à Mont-St-Pont.....	30 novemb 1839.	30 novemb.1839.	27,000	
	• provinciale de Grande-Rosière aux Quatre-Bras.....	1 ^{er} septemb.1840.	1 ^{er} septem. 1840.	60,000	
	• provinciale de Wavre à Hannut....	10 décemb.1839.	10 décemb.1839.	200,000	
	• provinciale de Tubise à Hondzocht.	31 août 1840.	31 août 1840.	16,000	
Flandre occidentale.	• de l'État, de Dixmude à Roulers...	28 juin 1838 et 15 avril 1843.	"	179,000	339,000
	• de l'État, d'Ypres vers Bailleul....	8 mars 1842.	"	115,000	
	• provinciale de Monin à Mouscron...	30 septemb. 1843.	30 septem 1843.	45,000	
Flandre orientale.	• concédée d'Ertvelde à Bouchaute..	11 mai 1843.	11 mai 1843.	15,000	75,000
	• concédée d'Ertvelde à Bouchaute avec embranchem ^t à Wachtebeke.	26 juillet 1843.	"	40,000	
	• concédée d'Erpe à Wichelen.....	"	"	20,000	
Hainaut....	• concédée de St-Ghislain à Chièvres.	27 mars 1837 et 22 déc. 1841.	7 septem. 1842.	83,000	125,500
	• concédée d'Anderlues à Courcelles.	20 novemb.1840.	26 septem. 1842	12,500	
	• concédée de Tournay à Antoing...	24 décemb.1840	"	30,000	
	• de l'État, de Huy vers Stavelot (3 ^e lot)	13 juillet 1843.	"	65,000	
Liège.....	Redressement de la montagne d'Ivoz....	"	"	30,000	128,000
	Route de l'État, de Dolhain à la forêt de Hertogenwald.....	"	"	33,000	
Limbourg...	• de l'État, de Hasselt à la Meuse (3 ^e section)	2 avril 1840 et 20 sept. 1840.	"	50,000	150,000
	• de l'État, de St-Trond à Herck-la-Ville (1 ^{re} section).....	23 février 1843.	"	50,000	
	• de l'État, de Hechtel à Peer.....	3 mars 1843.	"	50,000	
Luxembourg.	• de l'État, embranchement du Tillent d'Oret à Neupont.....	22 janvier 1839.	"	53,000	53,000
	• de l'État, embranchement du Tillent d'Oret à Neupont.....	Id.	"	59,000	
Namur	• de l'État, de Floreffe à Burnot.....	15 avril 1843.	"	120,000	230,000
	• concédée de Ligny à Denée.....	16 janvier 1835.	20 mai 1842.	60,000	
				Total...	1,520,500

Observations générales. — Il résulte du tableau ci-dessus que les engagements déjà pris, et dont la plupart sont sanctionnés par des dispositions royales, s'élèvent à la somme totale de fr. 1,520,500.

En répartissant cette somme sur trois exercices par parties égales, il y aurait à réaliser en 1844, environ..... 500,000

Or, comme, suivant les explications contenues dans les nouveaux développements, ce qui restera disponible sur le crédit de fr. 2,700,000 demandé au budget de 1844, après déduction des dépenses d'entretien et autres de toute nature, peut être évalué à..... 750,000

Il ne restera plus à disposer en faveur de routes nouvelles non désignées dans le tableau ci-dessus, et pour allocation de subside, que..... fr. 250,000

Observations.

Route provinciale en construction. — Il a été accordé pour l'achèvement complet de cette route un dernier subside de fr. 45,000, qui sera payé sur les fonds ordinaires des exercices 1844 et 1845.

Cette route se construit aux frais de l'État, avec le concours de la province et des communes : la somme de fr. 45,000 suffira probablement pour l'achèvement, en 1844, de la section d'Emblehem à Santhoven.

La somme de fr. 321,000 forme le total des subsides accordés à la province pour aider à la construction des cinq routes désignées ci-contre. Les engagements qui datent de 1839 et 1840 n'ont pu être réalisés jusqu'ici, parce que la province n'a pu parvenir à contracter un emprunt. Aujourd'hui cette situation est changée et la province se trouve en mesure d'entreprendre les constructions projetées. La somme de fr. 321,000 pourra être payée sur trois exercices. — Il est à remarquer que depuis trois ans aucune nouvelle allocation, pour construction de routes, n'a été accordée à la province. — Deux sections de la route de Wavre à Hannut et la route de Tubise à Hondzocht sont aujourd'hui en voie d'exécution.

L'exécution de cette route a été décrétée en principe, en 1838, et il a été convenu que l'État y interviendrait pour un tiers, qui forme approximativement la somme indiquée ci-contre de fr. 179,000. Cette somme pourra être réalisée sur trois exercices.

Les travaux seront mis à exécution au printemps prochain.

La route se construit par l'État, avec le concours de la province, des communes et des particuliers intéressés. La somme de fr. 115,000 pourra être réalisée en trois années.

L'État intervient dans l'exécution de cette route provinciale pour fr. 45,000, payables en deux ans.

Il a été accordé pour l'exécution de cette route, par voie de concession de péages, un subside de fr. 30,000, dont fr. 15,000 ont déjà été soldés sur l'exercice 1843, et les autres fr. 15,000 devront l'être sur 1844.

Il a été promis un subside de fr. 40,000 pour l'exécution, par voie de concession de péages, de la route et de son embranchement, à la condition que ce subside serait payé en deux ans.

Il a également été promis un subside de fr. 20,000 pour cette route, dont l'exécution doit avoir lieu par les soins des communes intéressées.

Cette route est en construction. L'État intervient dans la concession par un subside de fr. 125,000, réalisable par tiers. La somme ci-contre représente les deux derniers tiers, payables en 1844 et 1845.

Route entreprise par voie de concession. Le Gouvernement y intervient par un subside de fr. 25,000, dont fr. 12,500 ont été payés en 1843 et fr. 12,500 le seront en 1844.

Il a été accordé à la province, pour l'exécution de cette route, un subside de fr. 30,000, qui devra probablement être payé en 1844.

Route entreprise par l'État, avec le concours de la province, des communes et des particuliers. La dépense à faire, en 1844, est évaluée approximativement à fr. 65,000.

La route n'est point encore décrétée, parce que l'on n'est pas encore d'accord sur le mode d'exécution ; mais il a été formellement promis que l'État interviendrait dans sa construction par un subside de fr. 30,000.

L'instruction du projet de cette route n'est pas complètement terminée ; mais il a également été promis que l'État accorderait un subside de fr. 33,000 pour aider à sa construction.

Route en construction aux frais exclusifs de l'État. La somme indiquée ci-contre est celle que l'on propose d'affecter, en 1844, à la continuation des travaux commencés.

En exécution aux frais de l'État, avec le concours de la province, des communes et des particuliers.

Id.

id.

id.

id.

L'exécution de cette route a été adoptée, en principe, par la législature, en 1838, lors de la discussion des modifications au tarif des douanes. Les travaux seront entamés au printemps de 1844. Les sommes ci-contre forment la part à charge de l'État ; les provinces et quelques communes complètent le surplus de la dépense.

Route en construction aux frais de l'État, avec le concours des communes et des particuliers. La totalité de la route se trouve adjugée et, aux termes du contrat, son achèvement doit avoir lieu en 1844.

Route en construction par voie de concession. Suivant une transaction intervenue entre la société dite *des Routes réunies* et le Gouvernement, l'État intervient dans la construction de la route désignée ci-contre, par un subside de fr. 90,000, dont fr. 30,000 ont déjà été soldés en 1843 et le surplus devra l'être en 1844 et 1845.

L'exécution de plusieurs nouvelles communications de haute importance est vivement réclamée dans différentes provinces ; mais la rédaction des projets et leur instruction, ne sont pas assez complètes pour pouvoir préjuger l'époque précise de leur exécution, de sorte qu'il est impossible de dire, dès à présent, quelles sont celles de ces communications dont l'exécution pourra avoir lieu prochainement. Au surplus, la somme dont il restera à disposer est tellement minime, qu'elle pourra tout au plus servir à donner un commencement d'exécution à quelques routes nouvelles, et à accorder quelques subsides peu importants ; car il ne faut pas perdre de vue qu'au moyen de fr. 250,000, l'on ne pourra construire qu'une longueur d'environ 2 lieues de route pavée.

Navigation de la Meuse.

La question du système à suivre pour améliorer la navigation de la Meuse a, depuis longtemps, fixé l'attention du Département des Travaux Publics.

D'après ses instructions les membres du conseil des ponts et chaussées ont fait, en bateau et la sonde à la main, une visite du cours de ce fleuve, depuis l'amont de la passe artificielle établie à Anseremme, jusqu'à l'aval de celle du Val-St-Lambert, et ont examiné, avec une attention toute particulière, non-seulement ces deux passes, mais encore celles établies à Tailfer, aux Grands-Malades, aux îles de Becz et à Chokier.

Les membres du conseil ont ainsi pu s'assurer par eux-mêmes, de la situation de la rivière dans les passes précitées, en même temps que du point d'avancement où ces passes sont arrivées, sous le rapport de la largeur des plafonds, du tirant d'eau et de la vitesse des courants.

Après mûr examen de la situation des essais exécutés, jusqu'à ce jour, pour l'amélioration de la navigation de la Meuse, le conseil des ponts et chaussées pense que, bien que les effets produits ne permettent point encore de compter, d'une manière absolue, sur un tirant d'eau de 1^m,50, à l'étiage, avec une vitesse convenable des eaux, il est cependant présumable que, pour les passes artificielles de la longueur de celles exécutées (1,000 mètr. environ), on pourra atteindre à peu près cette profondeur.

Dans cet ordre d'idées, le conseil des ponts et chaussées a cru devoir écarter des propositions de l'ingénieur, chargé du service spécial de la Meuse, relatives aux travaux à entreprendre en 1844, divers ouvrages qui lui ont paru ne pouvoir être exécutés qu'après la solution définitive de la question du système d'amélioration.

Le conseil a, d'autre part, admis comme pouvant être immédiatement entrepris sans inconvénient et sans qu'il en puisse résulter, soit de fausses, soit de doubles dépenses, ceux des ouvrages proposés qui, par leur similitude ou par leurs rapports avec ceux déjà exécutés, semblent devoir conduire aux mêmes résultats.

Les travaux dont le conseil des ponts et chaussées admet l'exécution, sont les suivants :

Barrage de faux bras au Bac-du-Prince.	fr.	5,000
» à l'île Abrou		40,000
» aux îles d'Hastières		35,000
» à Roule		45,000
» à Moniat		5,000
» à Houx.		10,000
» à Anhée		10,000
» à Yvoir.		8,000
Enlèvement des pierres du chenal à Bouillon.		5,000
Barrage de faux bras à Godinne.		20,000
	A reporter.	183,000

	Report.	183,000
Barrage de faux bras à Burnot		60,000
» à Chanpenet		20,000
» à Wépion.		10,000
» à Walrefolte et à la Plante.		10,000
Parachèvement de la passe de Beez		10,000
Passage navigable à Samson		115,000
Barrage de faux bras à Sclaye		15,000
» à Andenne		10,000
» à Ricadot		25,000
» à Give		5,000
» aux îles du Bosquet		30,000
» aux îles de la Neuville et d'Ombret		10,000
» aux îles de Chaumont		7,000
Passe navigable à Marche-en-Pré.		30,000
Barrage de faux bras aux îles de Rinory à Selessin		5,000
Amélioration au chemin de halage		200,000
Travaux à l'embouchure du Houyoux et autres affluents.		200,000
		<hr/>
		fr. 945,000

L'incertitude dans laquelle on se trouve encore sur le point de savoir si l'on pourra obtenir et maintenir un mouillage suffisant dans les grandes passes, la marche du gravier de l'amont à l'aval des passes, et le fait que, jusqu'à présent, on n'a pas obtenu ni maintenu, dans aucune des passes exécutées, un tirant d'eau de 1^m,50, et qu'on compte, pour l'obtenir, sur des effets éventuels, sont les principaux motifs qui se sont opposés à ce que le conseil des ponts et chaussées admit tout l'ensemble des travaux proposés par l'ingénieur chargé du service spécial de la Meuse.

Au point où en sont les études et les travaux à la Meuse, ce conseil, tout en constatant les résultats favorables obtenus par M. Guillery, n'a pas cru pouvoir donner au Gouvernement la certitude d'atteindre un tirant d'eau de 1^m,50, sur tout le parcours de la rivière, au moyen de passes artificielles, et n'a point voulu engager le Gouvernement à continuer les travaux d'amélioration dans le système des essais en train d'exécution, sans l'examen et la discussion approfondie des divers systèmes d'amélioration possibles pour les points les plus difficiles de la rivière, à Dinant, à Namur, à Huy, etc., etc.

L'ingénieur chargé du service spécial de la Meuse a en conséquence été invité à présenter pour l'un des points les plus difficiles de la rivière, celui de l'aval du pont de Huy, une proposition d'amélioration, traitée à la fois dans les systèmes de passes artificielles et de barrages transversaux pour un tirant d'eau de 1^m,50, avec traction modérée, projets sur le choix desquels le conseil pourrait alors donner son avis, et dont l'exécution, à l'un ou l'autre point de vue, pourrait décider du système à adopter généralement ou du moins faire faire un grand pas vers l'opinion définitive.

Le travail demandé a été présenté par le fonctionnaire précité dans le courant du mois de décembre 1843; ses conclusions tendent à ce que, pour l'amélioration de la navigation de la Meuse, dans la partie au-dessous du pont de Huy, on établisse six passes artificielles dont la largeur au plafond serait de 20 met., pour 5 d'entr'elles, et de 25 mètr., pour la quatrième. La longueur développée de ces passes, y compris les bassins ou gares qui les séparent, présenterait un parcours de 4,835 mètr.

L'examen de ce projet, auquel le conseil des ponts et chaussées s'est livré, ne lui a

point fait reconnaître la nécessité de la sixième passe, celle d'Ampsin, qui se trouve presque entièrement comprise dans la grande fosse d'aval.

Le conseil a reconnu que les 4^e et 5^e passes qui sont projetées chacune entre des fosses, respectivement de 200, 250, 250 et 90 mètr. de longueur, tombent, à raison de leur étendue et de leur pente, dans la catégorie des passes déjà exécutées sur le fleuve, passes dont on a pu déjà apprécier les avantages, et qu'en conséquence elles ne doivent pas être comprises dans l'essai spécial à effectuer sur la grande chute qui suit le pont de la ville de Huy.

Le conseil a reconnu, en outre, que, bien qu'elles soient séparées par des bassins de 100 à 135 mètr. de longueur, les trois premières passes doivent n'être considérées que comme formant un ensemble et en quelque sorte une seule et même passe.

D'après le conseil, la dépense à résulter de l'exécution de ce travail peut être estimée à. fr. 90,000

En ce qui concerne le second projet présenté par l'ingénieur chargé du service spécial de la Meuse, c'est-à-dire, celui de barrage éclusé, combiné avec deux passes artificielles en amont et en aval, projet que l'on a trouvé nécessaire de substituer au système de barrages uniques, à cause des inconvénients graves que ceux-ci pourraient amener par la grande retenue des eaux qu'ils exigeraient, le conseil a reconnu l'utilité et même la nécessité de l'exécution complète de la passe artificielle d'amont, sur 1,000 mètr. de longueur, pour élever, dans le courant de l'île du Perroquet et sous le pont de Huy, le mouillage à 1^m,50. Mais il n'a pu en être de même de la passe artificielle projetée à l'aval où, en prenant la précaution de placer l'écluse vers l'extrémité aval du bras de gauche de l'île Loyable, la grande fosse se trouverait fort rapprochée du barrage. Appréciant la justesse de l'observation lui présentée, à ce sujet, par le conseil des ponts et chaussées, l'auteur du projet a reconnu que la longueur ensemble des deux passes à établir à l'amont et à l'aval du barrage pourrait être réduite à 1,500 mètr.

Ainsi modifiée, la proposition de l'ingénieur, chargé du service spécial de la Meuse, constituerait l'essai à faire pour l'amélioration de la navigation, par barrages à piles et passages mobiles avec écluse, dans la partie du fleuve située à l'aval du pont de Huy.

Ce travail a été estimé :

1 ^o Pour le barrage éclusé.	fr. 333,000
2 ^o Pour 1,500 mètr. de passes artificielles de raccordement avec les fosses supérieures et inférieures, calculés au prix proportionnel de fr. 82,000 pour 2,000 mètr., fr. 67,500, soit.	67,000
Ensemble.	<u>fr. 400,000</u>

Si l'on établit la différence de dépense entre les deux projets, en complétant le premier, comme le second, jusqu'à la grande fosse d'Ombret, et en ajoutant au coût de la passe de 2,000 mètr. celui des passes ordinaires de Corphalie et de Loyable, qu'on peut estimer à fr. 60,000, au *maximum*, on trouve que cette différence serait encore de fr. 250,000 à l'avantage de l'amélioration par le système des passes artificielles.

Par suite de l'examen qu'il a fait de l'ensemble du travail présenté par l'ingénieur chargé du service spécial de la Meuse, le conseil des ponts et chaussées a conclu à ce qu'en aval du pont de Huy, point qui présente presque toutes les difficultés que l'on rencontre ailleurs sur le cours de ce fleuve, entre Liège et la frontière, il soit fait un

nouvel essai de passe artificielle , et ce avant de prendre aucune résolution définitive sur le système d'amélioration à adopter.

Ce dernier essai , le conseil le considère comme un essai décisif dont le résultat permettra de juger, en parfaite connaissance de cause , s'il est possible d'assurer au batelage, au moyen du système de passes artificielles, une marche régulière et active sur les points du fleuve où la navigation éprouve aujourd'hui le plus d'entraves.

Les principaux motifs de la détermination du conseil , sont :

1° Que l'essai de passe artificielle doit précéder celui de tout autre projet nouveau parce qu'il sera la suite simple , naturelle et conséquente du système de recherches et d'essais en exécution depuis plusieurs années , mais qui ont donné des résultats qui , sans être complets , sont cependant déjà reconnus assez avantageux et qu'il serait heureux que l'on pût arriver à l'amélioration de tout le parcours de la Meuse, au moyen d'un seul système d'ouvrages ;

2° La modicité de la dépense de la passe d'essai nouvelle , comparée à celle qu'exigerait le barrage éclusé accompagné de ses passes de raccordement ;

3° La moindre perte de fonds pour le cas où l'essai projeté ne réussirait pas ; car la dépense faite principalement en fourniture de matériaux serait en partie récupérée par l'emploi de ces mêmes matériaux dans les ouvrages qui devraient remplacer ou modifier ceux reconnus insuffisants, de telle manière qu'on ne subirait qu'une perte d'environ 35 à 40 mille francs ;

4° Que cet essai facile et rapide d'exécution produira , bien plus tôt que le projet en concurrence, les effets dont le résultat fera juger si les passes artificielles sont capables de créer , sur la Meuse , une navigation régulière et économique , ou bien si elles sont insuffisantes pour vaincre les points difficiles de ses grandes chutes.
