

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 DÉCEMBRE 1847.

Budget des Dépenses du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1848 ⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. TIELEMANS.

MESSEURS,

Le Budget des Travaux publics n'a donné lieu à aucune de ces discussions générales qui sont ordinairement l'expression d'un système et qui tendent quelquefois à l'imposer : la situation n'en permettait pas de ce genre. Presque toutes les sections ont compris que, si d'importantes modifications sont nécessaires dans les dépenses et par conséquent dans l'administration des Travaux Publics, ce n'est pas à l'avènement d'un ministère nouveau qu'il est possible de les réaliser, et par suite elles se sont bornées, en général, ou à demander des renseignements, ou à faire des observations sur certaines branches, sur certains détails de service.

De son côté, la section centrale a pu se convaincre, par les réponses de M. le Ministre, que ce haut fonctionnaire tient à honneur de mettre son

⁽¹⁾ Budget, n° 6.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. DELFOSSÉ, était composée de MM. MARCIER, BROQUET, OST, MAST DE VRIES, TIELEMANS et LYS.

administration sur un pied normal, et dès-lors elle s'est plu à lui faciliter cette tâche pour l'avenir, sans négliger toutefois les économies actuellement réalisables.

Le travail de son rapporteur ne pourra donc être qu'un compte rendu de toutes les observations et propositions qui ont été faites en détail sur les articles du budget.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale.

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

Adopté sans observation.

ART. 2. *Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service.* 209,170

Cet article est de 30,000 fr. plus élevé que l'année dernière, et cette augmentation a pour objet d'établir : 1^o un bureau de contrôle des recettes et des opérations du magasin central du chemin de fer, et 2^o un bureau de statistique. Ce surcroît de dépenses a donné lieu aux observations suivantes :

La 1^{re} section a demandé si le nouveau crédit doit servir à établir le contrôle d'après la loi de comptabilité; elle charge le rapporteur de demander en section centrale des renseignements ultérieurs pour constater si la création d'un bureau de contrôle des recettes, des opérations du magasin central du chemin de fer et de statistique à l'administration centrale du ministère, ne formera pas double emploi avec celui de l'administration centrale du chemin de fer; elle a réservé son vote sur cet article. La dernière phrase des développements tend à prouver l'existence de ce double emploi.

La 2^e section a rejeté l'augmentation de 30,000 fr.; elle ne voit pas l'utilité du bureau de statistique; quant au bureau de contrôle, il lui paraît faire double emploi avec le bureau de la direction. Elle estime que le bureau de contrôle pourrait dépendre de l'administration centrale et fournir à la direction les renseignements dont celle-ci pourrait avoir besoin.

La 3^e section a réservé son vote, en chargeant le rapporteur de demander des renseignements sur l'emploi de ce nouveau crédit.

La 4^e section a demandé l'ajournement de la dépense de 30,000 fr. jusqu'à la présentation du budget de 1849.

Elle trouve que la direction du chemin de fer faisant partie du Ministère des Travaux Publics, aussi bien que la direction des routes et des canaux, c'est au Ministère des finances qu'appartient le contrôle des recettes du chemin de fer; ce contrôle ne doit pas se borner à la remise d'états, de pièces, il doit s'exercer

par le directeur des finances, comme cela a lieu pour l'enregistrement et les domaines, en visitant les bureaux de toutes les stations pour examiner les registres. Quel inconvénient le Ministre des Travaux Publics trouverait-il à ce contrôle?

La 5^e section fait la même observation que la 5^e.

La 6^e section demande le tableau général de tous les employés qui reçoivent, outre un traitement fixe, des indemnités variables.

A toutes ces observations, M. le Ministre a répondu par la note suivante :

« On a fait observer que si la vérification des recettes doit se faire au Département, il est inutile qu'elle continue à se faire à la direction et que par conséquent les fonds demandés pour l'institution des nouveaux bureaux à l'administration centrale, doivent être pris sur l'allocation du personnel de la direction.

» On fera remarquer qu'il ne s'agit pas de faire au Département les vérifications à fond et détaillées des bureaux des recettes telles qu'elles se font à la direction et qui constituent la responsabilité de sa gestion comme encaissant et versant au trésor tous les produits du chemin de fer, mais bien de contrôler cette gestion, de s'assurer, par une contre-vérification supérieure, que le service des recettes dans toutes ses phases à la direction se fait régulièrement d'après les tarifs en vigueur.

» La vérification à l'administration du chemin de fer se fait quotidiennement sur les coupons délivrés aux chefs de station et rentrés après le transport, de même que sur les lettres de voitures et inscriptions des marchandises. D'après ces pièces la direction examine si les tarifs ont été bien appliqués et fait le décompte de chaque chef de station, qui doit verser au trésor non pas d'après les sommes qu'il a réellement perçues mais d'après les sommes qu'il devait percevoir en suite des décomptes. Il en résulte qu'il doit être tenu à la direction un compte courant pour chaque station, compte qui doit être apuré à la fin de chaque mois.

» Ces opérations, qui comportent un travail de détail très considérable, doivent nécessairement s'effectuer à la direction et forment l'une des branches principales du service des transports et des recettes.

» Le contrôle supérieur de l'administration centrale consistera d'abord à vérifier les décomptes mensuels des chefs de station sur le vu des pièces probantes vérifiées et visées par les agents de l'exploitation, pièces qui devront être transmises à des époques déterminées au Département.

» Le service de la vérification à la direction et celui du contrôle supérieur au Département, sont donc deux services entièrement distincts et doivent rester parfaitement séparés.

» Ce que l'on demande aux Chambres, c'est le moyen de contrôler les opéra-

» tions du chemin de fer ; ce que les sections entendraient accorder, ce serait de
 » transporter le service du chemin de fer au Ministère (ce qui est inexécutable)
 » et reporter ainsi en grande partie la responsabilité matérielle des recettes du
 » chemin de fer au Département.

» La direction du chemin de fer ne doit être privée d'aucun de ses moyens
 » d'action , de vérification sur ses agents comptables, sur le service des
 » recettes.

» Ce que les sections proposent serait plus dangereux, selon moi, que ce qui
 » existe aujourd'hui. Avant de faire la proposition que j'ai soumise à la Légis-
 » lature, j'y ai réfléchi mûrement, et je ne comprendrais pas que l'on pût
 » hésiter un instant à accorder la somme de 50.000 fr. pour établir un con-
 » trôle régulier des opérations du chemin de fer au Département , en dehors
 » de ce qui se fait à la direction et sans retirer à celle-ci ses moyens de contrôle
 » immédiat sur ses agents. — Que la Chambre veuille bien réfléchir qu'il s'agit
 » déjà actuellement d'une recette de 15 millions et d'une dépense de près de
 » 10 millions de francs annuellement.

» Le Département doit opérer un contrôle supérieur et général sur toutes
 » les opérations du chemin de fer, mais non se transformer en direction
 » immédiate.

» Je ne saurais donc me rallier à la proposition d'enlever le personnel de
 » vérification des recettes à la direction pour le reporter au Département.

» Ce que je viens de dire du contrôle des recettes s'applique encore plus
 » particulièrement à la statistique des transports qui doit être tenue au Dépar-
 » tement. — Si elle est nécessaire au Ministre pour s'assurer de l'emploi utile
 » du matériel, du chiffre où il doit être porté pour le tenir à la hauteur
 » des besoins du commerce, pour être à même enfin de comparer, à des
 » époques déterminées et par saison, les accroissements divers du transport des
 » marchandises sur toutes les lignes du chemin de fer, cette statistique est
 » bien plus impérieusement nécessaire encore à la direction qui doit être au
 » courant, pour ainsi dire heure par heure, du mouvement des transports,
 » pour répartir chaque jour avec promptitude et régularité le matériel entre
 » les diverses stations partout où il est nécessaire.

» Il n'y a aucun employé à l'administration centrale du Ministère des Tra-
 » vaux Publics qui reçoive des indemnités variables, le traitement fixe étant
 » la seule rémunération dont jouissent les fonctionnaires et employés.

» Ces traitements fixes ont été déterminés, de la manière suivante, par
 » l'arrêté royal du 21 novembre 1846. (*Moniteur*, n° 528.)

» Secrétaire général	fr. 8,400
» Chef de division	6,000
» Chef de bureau.	3,000 à 4,000
» Premier commis	2,400 à 2,800
» Second commis	1,500 à 2,000
» Troisième commis	600 à 1,200
» Expéditionnaire	600 à 1,000
» Huissiers et gens de service	800 à 1,400 »

La section centrale a adopté l'art. 2 à l'unanimité des membres présents, par la considération que, d'une part, le contrôle qu'il s'agit d'établir est indispensable pour la responsabilité du Ministre, et que, de l'autre, la statistique du magasin central fournira les moyens de satisfaire plus régulièrement aux besoins du commerce. Toutefois elle engage M. le Ministre à s'assurer de près si à l'aide du personnel très considérable, et peut-être excessif, qui existe tant au Département des Travaux Publics qu'à celui des Finances, il ne serait pas possible de former, au moins en partie, les bureaux de contrôle et de statistique prémentionnés, sans faire de nouvelles nominations : l'expérience a toujours montré qu'avec peu d'employés bien choisis et payés convenablement, on fait plus et mieux qu'avec beaucoup de monde mal rétribué.

La section centrale pense en outre que, pour se conformer au principe de séparation entre les dépenses du personnel et les dépenses du matériel, il faut ajouter à cet article la somme de 4,754 fr. qui figure à l'art. 3 pour *salaires des gens de service*. Il sera tenu compte ci-après de ce transfert.

Le chiffre de l'art. 2 serait donc porté de 209,170 fr. à 213,904.

ART. 5. *Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses*. . . fr. 37,000

L'augmentation que présente cet article est expliquée dans le cahier des *Développements*, p. 5. Elle tend à faire disparaître une irrégularité grave qui consiste à prendre sur le chapitre des dépenses imprévues, et même ailleurs, ce qu'il y a d'insuffisant dans l'allocation de l'art. 3.

Les observations suivantes ont été faites à ce sujet dans les sections :

La première section demande sur quelles autres allocations des budgets, en 1844, 1845 et 1846, outre celles de cet article et de l'article relatif aux dépenses imprévues, ont été prises les sommes dépensées, pendant ces exercices, au delà de ces crédits; comment la Cour des Comptes a pu admettre ces dépenses irrégulières; pourquoi, après les observations faites par les Chambres, les gens de service figurent encore à l'article matériel pour 4,754 fr. (*Voir pag. 6 et 7 des Développements*), et s'il n'y a pas lieu de déduire cette somme des 37,000 fr. demandés.

La 2^e section admet le chiffre de 37,000 fr.; elle compte qu'au moyen de cette somme, il n'y aura plus lieu à des imputations en dehors des crédits.

La 3^e section réserve son vote, en chargeant le rapporteur de demander des renseignements sur l'emploi de ce nouveau crédit.

La 5^e section est d'avis, comme le Ministre, qu'il n'y ait plus de demandes de crédits supplémentaires; elle désire que l'adjudication s'applique, non-seulement aux objets indiqués par le Ministre, mais même au chauffage; elle croit qu'il serait utile de réunir dans une même séance d'adjudication les fournitures de même espèce à faire aux divers ministères, en les divisant par lots.

La 6^e section adopte avec l'espoir et avec le désir que l'on se renferme dans les crédits. Elle désire aussi que la loi de comptabilité, en ce qui concerne le chemin de fer, lui soit appliquée sans délai.

M. le Ministre a répondu :

« Ces dépenses de matériel ont été soldées sur le chap. III, art. 2 des Budgets des exercices 1844, 1845 et 1846 (matériel de l'administration générale des chemins de fer).

» On en agissait ainsi à cause de l'insuffisance notoire de l'allocation pour le matériel du Ministère et par continuation à ce qui s'était fait de tous temps. Cependant, à partir du 1^{er} janvier 1847, ces imputations irrégulières ont entièrement cessé et l'on est rentré dans la voie normale. Aussi le déficit à combler par le crédit supplémentaire pour l'exercice 1847 sera-t-il d'autant plus considérable qu'aucune dépense de matériel de ce même exercice n'a été imputée ni sur le Budget du chemin de fer ni sur les dépenses imprévues.

» La Cour des Comptes admettait ces dépenses en liquidation probablement par continuation à ce qui s'était fait les années antérieures.

» Les hommes de peine et nettoyeurs figurent à l'article Matériel, parce qu'ils n'ont point été considérés jusqu'ici comme faisant partie du personnel proprement dit de l'administration centrale. En effet, ce sont de véritables ouvriers, n'ayant point de nomination et payés à la journée.

» Cependant, s'il entrerait dans les intentions de la Législature, de rattacher cette dépense à l'allocation pour le personnel de l'administration centrale, rien ne s'opposerait à ce qu'un transfert de 4,734 fr. eût lieu de l'art. 3 (matériel) à l'art. 2 (personnel).

» Dans cette hypothèse, le premier se trouverait réduit à 32,266 fr. ; le second serait porté à 213,904.

» Je puis donner l'assurance formelle qu'au moyen de l'augmentation de crédit, il n'y aura plus d'imputations en dehors de l'allocation compétente. J'ai déjà fait remarquer plus haut que, depuis le 1^{er} janvier 1847, toute irrégularité a disparu à cet égard.

» L'emploi du crédit demandé pour le matériel de l'administration centrale a été indiqué, par catégories de dépenses, à la page 6 des *Développements* du Budget.

» Les observations de la 5^e section sur la mise en adjudication des bois de chauffages pour les divers Ministères, feront l'objet d'un examen attentif. Le Département des Travaux Publics devant s'entendre à cet égard avec les autres administrations centrales, il serait prématuré de prendre, dès à présent, aucun engagement formel sur ce point.

» Mon intention est d'introduire la plus sévère économie dans les dépenses de matériel et de renfermer ces dépenses autant que possible dans les limites du crédit demandé.

« La loi de comptabilité de l'État n'est pas applicable au chemin de fer en ce qui concerne les recettes ; l'art. 55 de cette loi porte : « Par dérogation à l'art. 7 de la présente loi , le régime de comptabilité du chemin de fer de l'État et des postes continuera provisoirement d'être suivi conformément aux arrêtés et règlements.

» L'organisation définitive de la comptabilité du chemin de fer de l'État fera l'objet d'une loi spéciale qui sera présentée dans la session 1847-1848. »

» La Chambre est saisie d'un projet de loi présenté par mon prédécesseur, projet d'après lequel les recettes seraient conservées aux agents de l'administration du chemin de fer , mais le contrôle se ferait par les agents du Département des Finances.

» Mon intention étant d'établir le contrôle au Département des Travaux Publics, je me propose de retirer le projet susmentionné. »

La section centrale a adopté sans autre observation, mais en retranchant de l'article la somme de 4,734 fr. reportée à l'art. 2 ci-dessus. L'allocation se trouve donc réduite à 32,226 fr.

ART. 4. *Frais de routes et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale.* . . . fr. 8,000

Adopté sans observation.

ART. 5. *Commission des annales des travaux publics.* fr. 6,900

La 4^e section admet l'allocation dans l'espoir que M. le Ministre tiendra la promesse qu'il a faite de maintenir la dépense au-dessous du crédit.

La section centrale adopte.

ART. 6. *Commission des procédés nouveaux.* fr. 5,000

Cet article ne figurait pas aux budgets antérieures , parce que la dépense des procédés nouveaux était prise sur l'article des dépenses imprévues et sur l'allocation pour frais et expériences concernant le service des mines. C'est la Cour des comptes qui a demandé, et avec raison, que cette dépense devînt l'objet d'un article spécial au budget. (*Développements*, p. 7.)

La 6^e section a désiré savoir si le secrétaire de la commission ne touche pas d'autre traitement. M. le Ministre a répondu :

« Le secrétaire de la commission des procédés nouveaux (M. Carez, Maxi-

» milien) jouit, en sa qualité d'ingénieur de 2 ^e classe des ponts et chaussées,	
» d'un traitement fixe de	fr. 5,200
» d'une indemnité fixe pour frais de déplacement et de bureau, de	1,200
» et d'une indemnité annuelle, comme secrétaire de la commission	
» précitée, de	1,000
	» Total . . . fr. 5,400

La section centrale, à la majorité de cinq voix contre une, propose de réduire cette dernière indemnité à la somme de 500 fr.; celle-ci jointe à l'indemnité *fixe* de 1,200 fr. pour frais de déplacement et de bureau, lui paraît bien suffisante pour le travail d'un secrétaire qui touche d'ailleurs son traitement intégral d'ingénieur.

Elle propose, en conséquence, de fixer le crédit demandé par l'art. 6 à 2,500 fr.

CHAPITRE II.

Ponts et chaussées. — Bâtiments civils. — Canaux, rivières, polders, etc.

SECTION PREMIÈRE.

Ponts et chaussées.

ART. 1. *Entretien et amélioration des routes, construction de routes nouvelles, études de projets :*

Charge ordinaire	fr. 2,618,600
Charge extraordinaire	400,000
	Total. . . . fr. 5,018,600

La 4^e section a demandé que le Gouvernement fit connaître à la section centrale l'emploi de cette somme.

La 5^e section a demandé un aperçu du compte d'emploi des crédits extraordinaires alloués pour 1846 et 1847, et un détail des travaux dont les projets sont étudiés et évalués à quatre millions et demi (pag. 13 des *Développements*).

M. le Ministre des Travaux Publics a satisfait à ces demandes en ces termes :

« La somme de 5,018,600 comprenant une allocation extraordinaire de
» 400,000 fr., se subdivise ainsi qu'il suit :

» 1 ^o Entretien ordinaire des routes.	1,451,529
» 2 ^o Travaux en dehors des baux, etc.	242,000
» 3 ^o Études de projets, etc.	20,000
» 4 ^o Travaux d'amélioration et construction de routes . . .	1,304,171
	» Somme pareille. . . fr. 5,018,600

» L'emploi de la première de ces sommes, affectée à l'entretien ordinaire des routes, se trouve complètement justifié par le tableau formant l'annexe n° 1, jointe aux *Développements* à l'appui du Budget.

» Les travaux en dehors des baux d'entretien et auxquels est assignée éventuellement une somme de 242,000 fr., ne sauraient être spécialisés dès à présent : cette allocation constitue une sorte de réserve destinée à faire face à toutes les éventualités, aux dépenses imprévues rendues indispensables par des causes de force majeure, telles que rupture de ponts, enlèvement de neiges, réparation de dégâts causés par les débordements de rivières, etc.

» Elle doit servir également à solder les indemnités dues pour des terrains cédés à la grande voirie par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement ; indemnités qui emportent, chaque année, un chiffre assez élevé.

» Il est d'ailleurs à observer que, dans le cas où cette allocation partielle, qui ne forme qu'un littéra du chiffre global, ne serait pas entièrement absorbée, ce qui resterait éventuellement disponible viendrait augmenter d'autant la somme affectée aux constructions nouvelles.

» L'emploi de la somme de 20,000 fr., affectée aux études de projets, aux frais de levée de plans, etc., semble suffisamment justifié par les *Développements* du Budget (pag. 11).

» L'observation finale qui précède s'applique également à cette dernière allocation.

» Reste le § D. — Travaux d'amélioration et construction de routes, comportant une allocation de 1,304,171 fr., qui se décompose : 1^o en une somme de 904,171 fr., présumée disponible sur le chiffre global de l'art. 1^{er}, après déduction des dépenses d'entretien ordinaire des routes et de celles de toute nature indiquées ci-dessus ; 2^o en une allocation extraordinaire de 400,000 fr.

» Ainsi que les *Développements* du Budget (pag. 12) l'expliquent suffisamment, cette somme ne pourrait être considérée comme disponible que pour autant que les engagements antérieurs, contractés sous l'empire de circonstances impérieuses, seraient réalisés au moyen de l'obtention du crédit supplémentaire de 1,300,000 fr. qui a fait l'objet d'un projet de loi présenté récemment à la Chambre.

» Dans le cas contraire, cette somme ne servirait qu'à éteindre en partie une dette existante, et aucune construction nouvelle ne pourrait être entreprise dans le courant de l'exercice prochain.

» Le vote du crédit supplémentaire de 1,300,000 fr. aurait pour effet de dégager complètement le passé et de replacer le Budget de 1848, en ce qui concerne le service des routes, dans son état normal, en faisant disparaître de ce Budget la somme de 400,000 fr., qui y figure à titre de charge extraordinaire.

» De cette nouvelle situation des choses, il s'en suivrait que la somme de 904,171 fr., présumée disponible, pourrait recevoir son emploi dès la pro-

» mulgation du Budget ; et en ajoutant à cette somme celle de 300,000 fr.,
» qui pourrait être engagée par anticipation, et sans le moindre inconvénient,
» sur l'exercice 1849, l'on se trouverait à même de disposer d'un crédit d'en-
» viron 1,200,000 fr., pour travaux d'amélioration et construction de routes.

» Ce crédit serait encore éventuellement augmenté par le concours que l'on
» est en droit d'attendre des provinces, des communes et des particuliers, et
» qui peut être évalué par approximation au chiffre de 200,000 fr.

» Quant à l'emploi de cette somme, il n'est guère possible de l'indiquer à
» l'avance ; mais il se ferait naturellement en faveur de celles des communica-
» tions désignées au tableau général, dont l'étude et l'instruction des projets
» se trouveraient complétées, et dont l'exécution serait reconnue présenter le
» plus haut degré d'urgence et d'actualité.

» Ce tableau est celui réclamé par la section centrale ; il indique les diffé-
» rentes communications dont l'exécution est vivement sollicitée, et dont les
» projets sont *en partie* étudiés et instruits.

» A ce tableau l'on joint celui renseignant, par service et par route, les
» sommes engagées par anticipation, pour procurer instantanément de l'occu-
» pation à la classe ouvrière et pauvre.

» Les crédits extraordinaires de 400,000 fr., alloués en 1846 et 1847, ont
» été employés à faire face à une partie de ces engagements qui réclament
» encore la réalisation d'une somme de 1,300,000 fr. »

(Les deux tableaux ci-dessus mentionnés seront déposés sur le bureau de la
Chambre pendant la discussion.)

La 4^e section a renouvelé le vœu exprimé par la section centrale de
l'année dernière, tendant à obtenir une statistique complète et détaillée des
routes construites depuis 1850.

M. le Ministre a répondu que ce vœu avait été rempli dès le 30 novembre
dernier, par l'envoi de trois tableaux à M. le président de la Chambre. Ces
tableaux seront également déposés sur le bureau.

La 6^e section a fait observer que les routes sont en général mal entretenues,
et que les inspecteurs ne remplissent pas assez rigoureusement leurs devoirs de
surveillance.

M. le Ministre a répondu :

« D'après les rapports périodiques adressés régulièrement au Département
» des Travaux Publics, par les ingénieurs en chef dans les provinces, et les
» inspecteurs du corps des ponts et chaussées, les routes se trouvent dans un
» état de viabilité généralement satisfaisant et en rapport avec les besoins
» actuels du roulage.

» Il est vrai que, par exception, quelques communications *empierrées*, con-
» duisant à des centres d'exploitation et d'industrie, et où la circulation est
» immense, ne se trouvent pas dans un état d'entretien parfait ; mais il est à

» observer que, malgré tous les soins de l'administration et les dépenses considérables que l'on fait chaque année, il est impossible de maintenir ces communications dans un état tout-à-fait satisfaisant.

» Pour la plupart de ces routes, il n'y a d'autre remède que d'en convertir l'empierrement en chaussée pavée, ainsi qu'on vient de le faire pour la route de Charleroy vers Philippeville ; mais cette conversion nécessite des dépenses très considérables, que les faibles ressources des Budgets ne permettent d'entreprendre que successivement et par parties.

» J'ajouterai qu'à part ces exceptions, le Département des Travaux Publics n'est saisi d'aucune plainte sérieuse sur le mauvais état d'entretien de nos routes.

» Quant à la surveillance des inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées, ces fonctionnaires remplissent à cet égard leur devoir avec zèle et exactitude, et ils transmettent régulièrement à l'administration supérieure leurs rapports sur les résultats de leurs inspections en les accompagnant de propositions qu'ils croient utiles dans l'intérêt du service. »

M. le Ministre a informé en outre la section centrale, que la charge extraordinaire de 400,000 fr. doit disparaître du crédit en question, par le motif que cette somme est comprise dans celle de 1,300,000 fr. qu'il a demandée à la Chambre par un projet de loi spéciale; l'art. 1^{er} se réduit par conséquent à un crédit ordinaire de 2,618,000 fr.

La section centrale a adopté l'article ainsi réduit; mais elle a saisi cette occasion pour faire la remarque suivante :

L'établissement de nos chemins de fer, reliant entre elles non seulement les villes principales du pays, mais encore une foule de communes importantes, doit avoir nécessairement pour conséquence de modifier le système des communications précédemment établies : certaines routes de premier ordre deviennent secondaires; d'autres, qui étaient de second ordre, peuvent descendre au troisième. Ces changements dans leur importance respective ne doivent-ils pas amener un classement nouveau et ce classement ne pourrait-il opérer, à son tour, un changement notable dans les frais de leur entretien? La section centrale appelle l'attention de M. le Ministre sur cet objet : elle pense que le moment est venu de l'étudier et spécialement de s'enquérir :

1° Si les routes d'une largeur qui n'est plus proportionnée à leur ancienne importance, ne pourraient être rétrécies de manière à diminuer les dépenses de leur entretien annuel ;

2° Si, à certaines routes qui ont deux accotements, il ne serait pas utile et possible d'en supprimer un, que l'on rendrait à l'agriculture ;

3° Si, parmi les routes existantes, il n'en est point qui se trouvent réduites, par l'établissement des chemins de fer, à n'être plus que des communications vicinales, et dont l'entretien devrait être supporté par les seules villes ou communes qui en profitent.

SECTION II

Bâtiments civils.

ART. 2. *Entretien et réparations des palais, édifices, etc.* fr. 52,060

Adopté.

ART. 3. *Construction d'une salle pour le Sénat* fr. 196,400

La 2^e section désire savoir si cette somme sera suffisante.

La 4^e section demande à connaître à quelle somme s'élèvent les économies opérées dans le budget, économies qui paraissent avoir été destinées à la construction d'une salle pour le Sénat.

M. le Ministre a répondu :

« Les indications et renseignements fournis par l'architecte Suys, chargé de
 » la direction des travaux de construction de la salle pour le Sénat, portent
 » les dépenses de toute nature, de cette construction, y compris celle des
 » bâtiments y attenants, au chiffre total de fr. 406,400
 » duquel déduisant les trois allocations successives de 70,000 fr.,
 » accordées pour cet objet aux Budgets de 1845, 1846 et 1847, ci 210,000
 » il reste encore à réaliser fr. 196,400
 » somme qui a été indiquée comme suffisante pour solder complètement toutes
 » les dépenses à faire.

» Les évaluations de l'architecte s'élevaient au chiffre de 410,000 fr. ; et
 » comprenaient une somme de 3,600 fr. pour le traitement de deux surveil-
 » lants spéciaux chargés de la direction continue des travaux ; mais on a jugé
 » convenable de distraire cette somme du chiffre total pour la transférer au
 » chapitre du Personnel. (Voir les *Développements* à l'appui du Budget, page 64,
 » art. 24.)

» Aucune économie n'a donc, en définitive, été opérée de ce chef. »

La section centrale adopte.

ART. 4. *Construction d'un trottoir en dalles le long du Ministère de
 la Guerre, rue Royale* fr. 800

Cette somme, a dit M. le Ministre en réponse à la 4^e section, suffira pour l'exécution complète des travaux, au moins d'après l'évaluation qui en a été faite par l'ingénieur en chef chargé du service des bâtiments civils.

La section centrale adopte.

ART. 5. *Établissement d'un système de paratonnerres sur les bâtiments de l'ancienne Cour et du Palais de l'Industrie* . fr. 5,500

La 5^e section a demandé si ce système ne pourrait pas être appliqué aux autres bâtiments de l'État.

M. le Ministre a répondu :

« Il serait certes d'une haute utilité que le système de paratonnerres fût
 » appliqué à la plupart des bâtiments appartenant à l'État; mais l'adoption de
 » cette mesure générale donnerait lieu à des dépenses assez considérables, eu
 » égard au nombre des propriétés à garantir. Ces dépenses peuvent être
 » réparties sur plusieurs exercices, et faire l'objet de propositions successives.

» L'on a cru devoir commencer par les bâtiments de l'ancienne Cour et du
 » Palais de l'Industrie, parce que ces bâtiments semblent les plus exposés à
 » l'action du feu du ciel, par rapport à leur élévation au-dessus de la partie
 » basse de la ville, et que d'ailleurs ils renferment des collections artistiques
 » et littéraires très précieuses, d'une valeur considérable, et dont la perte
 » serait une véritable calamité pour le pays. »

La section centrale adopte.

SECTION III.

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

ART. 6. *Canal de Gand au Sas-de-Gand.* — Entretien et amélioration. fr. 29,000

La 2^e section a appelé l'attention du Gouvernement sur la manière dont les travaux de dévasement s'exécutent en général.

Adopté.

ART. 7. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.* — Entretien et amélioration fr. 47,150

Adopté.

ART. 8. *Canal de Pommerœul à Antoing.* — Entretien et amélioration. fr. 96,489

Cette somme se décompose en 59,000 fr. pour travaux d'amélioration et d'entretien d'après les métrés antérieurs, et 15,489 fr. pour la dépense d'alimentation par la machine à vapeur de Blaton. Cette observation satisfait

à la demande de la 2^e section, qui a désiré connaître la dépense de cette machine.

Adopté.

ART. 9. *Sambre canalisée.* — Entretien et draguage. . . . fr. 107,812

Adopté.

ART. 10. *Canal de Bruxelles à Charleroy.* — Entretien et amélioration fr. 105,000

Adopté.

ART. 11. *Escaut.* — Travaux. . . . fr. 42,788 60

La 2^e section a désiré connaître si l'on s'est assuré que la commune de Laplaigne est en état d'acquérir le terrain dont il s'agit, même avec le subside de 8,000 fr.

La 4^e section a demandé si la somme proposée est suffisante, ou si elle n'est destinée qu'à un commencement d'exécution.

M. le Ministre a répondu :

« La commune de Laplaigne a recueilli, au nombre de 44, des promesses de » vente des propriétaires des terrains sur lesquels doit s'élever la digue pro- » jetée en vue de préserver une partie du territoire de cette commune des » inondations de l'Escaut. Le prix est généralement fixé à 2,250 fr. l'hectare. » La superficie de terrain à occuper par la digue projetée est de 7 hectares » 51 ares 36 centiares. En appliquant à cette surface le prix mentionné plus » haut, on trouve que la dépense à résulter des expropriations s'élèvera à la » somme de fr. 16,905-60, dont l'État a consenti à supporter la moitié envi- » ron, soit 8,000 fr. La commune a produit un état de ses revenus qui s'élè- » vent, en biens ruraux, à fr. 1,456-50; elle devra donc recourir à l'emprunt » pour faire face à la partie de la dépense qu'elle a prise à sa charge.

» Au moyen de la somme demandée de fr. 25,188-60, l'on compte pourvoir » à l'établissement complet de la digue projetée. »

La section centrale adopte.

ART. 12. *Service de la Lys.* — Travaux fr. 29,500

Adopté.

ART. 13 et 14. *Service de la Meuse :*

Dans les provinces de Liège et de Namur . . . fr. 220,000

Dans la province de Limbourg 150,000

La 1^{re} section a chargé son rapporteur de demander des explications au Gouvernement sur l'état de navigabilité en aval de Maestricht.

La 3^e section a demandé un compte-rendu des travaux de la Meuse.

La 4^e section a demandé si le Gouvernement est en mesure de constater les résultats du système d'essai suivi pour améliorer la navigation de la Meuse.

Un membre de cette section a demandé si les ouvrages exécutés ne font point double emploi avec le projet de dérivation à Liège.

La même section pense que la Chambre ne peut pas s'engager à voter des sommes considérables, sans que le Gouvernement ait présenté un projet de loi déterminant la somme totale à affecter au système général d'amélioration de la Meuse.

La 5^e section a demandé des renseignements sur les résultats de l'essai qui a été fait au pont de Huy, et qui avait pour but d'éclairer l'administration sur l'utilité des passes artificielles.

M. le Ministre a répondu :

« Par une requête en date du 29 octobre 1847, la députation permanente
» du conseil provincial de Limbourg a appelé l'attention du Département des
» Travaux Publics sur la convenance de maintenir une navigation à petit
» tirant d'eau régulière entre Maestricht et Crevecœur (*Pays-Bas*), même en
» présence du canal qui relie ces deux localités par Bois-le-Duc.

» Les observations présentées par ce collège ont été soumises à l'examen de
» l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du service spécial de la
» Meuse dans le Limbourg, qui a été invité à adresser au Département des
» Travaux Publics telles propositions qu'il jugera utiles. Il y a nécessité de
» s'entendre à cet égard avec les autorités hollandaises.

» Le Département des Travaux Publics va faire dresser le relevé des travaux
» effectués à la Meuse, depuis que l'administration de ce fleuve a été reprise
» par l'État. Ce travail sera ultérieurement communiqué à la Chambre des
» Représentants.

» Les travaux pour l'exécution desquels des fonds sont demandés au projet
» de Budget de 1848, sont, pour la majeure partie, projetés à l'amont de
» Namur; ils le sont tous d'ailleurs à l'amont de Huy. Les travaux d'améliora-
» tion projetés aujourd'hui ne forment donc, pas plus que ceux qui ont été
» effectués jusqu'à ce jour, double emploi avec la dérivation de la Meuse,
» projetée à Liège.

» Dans un rapport récent, qui est parvenu au Département des Travaux
» Publics le 16 novembre 1847, (annexe A), le conseil des ponts et chaussées
» déclare que la passe artificielle de Marche-en-Pré et celles de Huy, point
» du fleuve où l'application de ce système avait été jugé plus difficile que
» sur tous les autres points du territoire belge, ont donné un résultat satis-
» faisant.

» Le Département des Travaux Publics se propose de faire étudier l'appli-
» cation du système des passes artificielles sur tout le cours de la Meuse,

» depuis Chokier jusqu'à la frontière de France; il espère être prochainement en
 » mesure de déterminer la somme globale qui serait nécessaire à l'application
 » de ce système dans les limites qui viennent d'être indiquées. Ce n'est
 » que lorsqu'il sera saisi d'un projet définitif et complet que le Département
 » des Travaux Publics se trouvera en position de déterminer, en parfaite
 » connaissance de cause, à quel système il convient de s'arrêter pour l'amélioration
 » de la navigation de la Meuse supérieure.

» Il importe de remarquer que le crédit demandé est destiné non-seulement
 » à améliorer la navigation quant au tirant d'eau, mais aussi quant aux
 » chemins de halage. »

La section centrale adopte.

ART. 15. *Service de la Dendre.* — Entretien et amélioration . . . fr. 10,700

La 1^{re} et la 2^e sections ont appelé l'attention du Gouvernement sur le service de cette rivière.

M. le Ministre a répondu par les observations suivantes :

« Un arrêté royal du 22 juin 1845 a rendu définitive la concession du canal
 » de Jemmapes à Alost, concédé provisoirement par un arrêté royal antérieur
 » du 18 juin 1842.

» Le canal de Jemmapes à Alost doit être établi depuis Maffles, c'est-à-dire,
 » depuis le point où la Dendre est navigable, latéralement à cette rivière.

» Les fonds nécessaires à l'établissement du canal concédé doivent être faits,
 » aux termes de l'art. 5 de la convention du 20 juin 1845, par la compagnie
 » concessionnaire du chemin de fer de la Vallée de la Dendre.

» Jusqu'au jour où le Gouvernement acquerra la certitude que le canal de
 » Jemmapes à Alost, latéral à la Dendre, ne sera point établi par les conces-
 » sionnaires, il devra faire, relativement à cette rivière, ce qui a été fait jusqu'à
 » ce jour, c'est-à-dire, se borner à exécuter les travaux d'entretien et de répa-
 » ration indispensables. »

La section centrale adopte.

ART. 16. *Ruppel.* — Travaux fr. 110,540

La 1^{re} section a demandé si les travaux que l'on exécute au Ruppel ne sont pas de nature à nuire à la navigation vers Boom.

La 3^e section a demandé si le pont sur le Ruppel sera établi à Boom.

La 4^e section a désiré savoir si le système d'amélioration sera complètement exécuté au moyen de la somme demandée, ou si cette somme n'est qu'un commencement de dépense.

La même section voudrait voir admettre le principe que les possesseurs de propriétés dont la valeur augmente du chef de travaux publics exécutés aux frais du trésor, auront à contribuer à la dépense que nécessitent ces travaux.

M. le Ministre a répondu :

« Les travaux que l'on a exécutés jusqu'à ce jour au Ruppel, à Boom, en vue » d'en améliorer la navigation, ont été effectués en conformité d'un projet » examiné attentivement par le conseil des ponts et chaussées, et dont l'utilité » a été constatée par une commission d'enquête qui s'est réunie le 25 novem- » bre 1842. (*Voix*, à l'égard de l'instruction de ce projet, les renseignements » fournis à la Chambre dans les *Développements* à l'appui du Budget de 1847, » pages 40 et suivantes.)

» Un projet général des travaux à effectuer sur tout le cours du Ruppel, pour » en améliorer la navigation, ayant été présenté par l'ingénieur chargé du ser- » vice spécial de cette rivière, le conseil des ponts et chaussées, avant de se » prononcer sur ce projet, a, sur sa proposition, été chargé par le Départe- » ment des Travaux Publics de rédiger une instruction sommaire pour la » rédaction des projets destinés à pourvoir à l'amélioration de la navigation » sur tout le cours du Ruppel.

» Le Département des Travaux Publics ne se trouve dès-lors pas en position » de déclarer aujourd'hui si, au moyen du crédit qu'il demande, il sera » possible d'achever d'autres travaux d'amélioration que ceux projetés aux » abords de Boom.

» Les travaux exécutés, de même que ceux à exécuter, ont pour but prin- » cipal l'amélioration de la navigation. Il ne pourrait donc, dans l'espèce, être » question de faire participer à leur exécution les propriétaires riverains dont » les propriétés ne doivent recevoir de l'exécution desdits travaux aucune » augmentation de valeur.

» Une demande de concession d'un pont à établir sur le Ruppel, entre les » communes de Boom et de Petit Willebroeck, a été soumise à une enquête, » dans la province d'Anvers, conformément aux dispositions de l'arrêté royal » du 29 novembre 1836. Les pièces de l'enquête viennent d'être transmises » au conseil des ponts et chaussées, chargé de rédiger le cahier des charges » pour la mise en adjudication publique de cette concession. »

La section centrale adopte.

ART. 17. *Dyle et Demer*. — Entretien et travaux à faire pour obvier
aux inondations de la vallée du Demer fr. 113,000

La 1^{re} section a demandé l'état indicatif des dégâts occasionnés par les inon-
dations du Demer, constatées officiellement depuis 1843.

La 5^e section a demandé des explications sur les causes de la diminution des
produits de la Dyle et du Demer (pag. 46 des *Développements*).

La 6^e section a demandé un tableau général, par arrondissement et par année, des indemnités accordées pour inondations, dans les arrondissements de Malines, Louvain, Hasselt, pour les années 1844 inclus 1847.

Elle a appelé l'attention du Gouvernement sur les objections auxquelles le système d'endiguement a donné lieu, et demandé des éclaircissements à cet égard.

Elle a rappelé au Gouvernement la promesse qu'il a faite de produire un travail comparatif sur la canalisation du Demer et de la Dyle, et l'établissement d'un canal latéral.

M. le Ministre a répondu :

« Le Département des Travaux Publics s'est vu dans la nécessité de demander » à celui de l'Intérieur, dans les attributions duquel rentre cette question, l'état » indicatif des dégâts occasionnés par les inondations du Demer constatées » officiellement depuis 1845, ainsi que le tableau général des indemnités » accordées pour inondations dans les arrondissements de Malines, de Louvain » et de Hasselt. Aussitôt que ces documents lui parviendront, le Département » des Travaux Publics s'empressera d'en donner communication à la Chambre.

» Invité à fournir des explications sur les causes de la diminution des pro- » duits de la Dyle et du Demer, l'ingénieur des ponts et chaussées chargé du » service de ces deux rivières, vient d'adresser le rapport dont une copie est » ci-annexée. (*Voir l'annexe B du présent rapport.*)

» Des éclaircissements au sujet des objections auxquelles a donné lieu le » système d'endiguement du Demer sont consignés dans le rapport de ce » fonctionnaire, dont une copie est également ci-annexée. (*Voir l'annexe C du » présent rapport.*)

» Le Département des Travaux Publics ne peut que se référer à ses deux » rapports. »

La section centrale adopte.

ART. 18. *Senne.* — Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée la Senne, et loyer d'une maison pour l'éclusier de Vilvorde fr. 29,450

La 4^e section a fait sur cet article la même observation que sur l'art. 16.

M. le Ministre a satisfait à cette observation par la note suivante :

« Les travaux que l'on a exécutés jusqu'à ce jour et ceux maintenant en » cours d'exécution dans le bassin inférieur de la Senne, ont eu pour but de » mettre en rapport entre eux, le débouché de divers ouvrages d'art établis » sur cette rivière afin de faire disparaître les remous que leur différence » d'ouverture ou de débouché occasionnait; mais comme ils n'offraient pas » tous le même degré d'urgence, on a accordé la priorité à ceux dont la » construction apporterait immédiatement le plus de soulagement aux inon-

» dations; c'est par ces motifs que l'on a entamé les travaux par la dérivation
 » de Vilvorde où les eaux étaient resserrées d'un côté par la ville, et de l'autre
 » par les travaux de défense faits contre la prison et par les digues du canal
 » de Willebroeck; ces travaux sont entièrement terminés et leur exécution a
 » eu pour effet de faire diminuer les eaux immédiatement en amont de Vilvorde;
 » plus haut se trouve le moulin de St-Michel dont le barrage, reconnu trop
 » étroit, va être augmenté d'un déversoir supplémentaire de 7 mètres d'ouver-
 » ture, maintenant en cours d'exécution.

» Les travaux à faire en amont de ce point se rapportent généralement à la
 » petite Senne et feront l'objet d'un projet d'ensemble, qui comprendra tout ce
 » qui est relatif à l'amont du moulin de St-Michel; avant de les commencer,
 » il conviendra de mettre en rapport les différents ouvrages d'art établis sur
 » la Senne en aval de Vilvorde, afin de suivre la marche adoptée dans les
 » travaux de ce genre, qui est d'aller de l'aval vers l'amont, principe dont on
 » ne s'est écarté dans les travaux de Vilvorde et de St-Michel qu'en raison de
 » leur degré d'urgence.

» Au moyen du crédit de 29,200 fr., demandé au projet de Budget de 1848,
 » l'on projette d'augmenter le débouché de la Senne sur divers points; c'est en
 » vue d'être mis à même de déterminer, en parfaite connaissance de cause,
 » sur quels points de la rivière, entre Vilvorde et Epeghem, il conviendra
 » aujourd'hui d'entamer des travaux d'élargissement, que le Département des
 » Travaux Publics a prescrit les études d'un travail d'ensemble entre les deux
 » points ci-dessus indiqués de la Senne. »

La section centrale adopte.

ART. 19. *Canaux de Gand à Ostende* fr. 96,584 58

La 2^e section a appelé l'attention du Gouvernement sur la manière dont les travaux de dévasement s'exécutent en général.

La 4^e section a demandé pour quelle proportion l'État intervient dans ces travaux, et elle désire connaître le chiffre total de la dépense.

La 5^e section a fait la même observation qu'à l'art. 17. Elle désire savoir pour quelle quotité la ville et la province interviendront dans les frais de dévasement du bassin de Bruges.

M. le Ministre a répondu :

« Le Département des Travaux Publics désire que l'on précise les observa-
 » tions auxquelles donne lieu la manière dont les travaux de dévasement s'ef-
 » fectuent; des observations présentées dans des termes aussi généraux ne
 » permettent point au Département des Travaux Publics de demander des
 » explications à ses agents.

» L'avant-projet des travaux de dévasement et d'approfondissement du
 » bassin de Bruges portait la dépense à fr. 53,988-09. C'est d'après ces don-

» nées que l'on a porté au projet de Budget de 1848 la somme de fr. 26,884-58,
» comme représentant la part de l'État dans ce travail.

» Depuis la formation du projet de Budget, un projet définitif est parvenu
» au Département des Travaux Publics. Il évalue la dépense à 60,974 fr.

» Dans l'opinion du Département des Travaux Publics, cette dépense devrait
» être supportée par l'État, la province et la ville, dans la proportion sui-
» vante :

» L'État	fr. 50,535
» La province	6,391
» La ville	24,048
» Total.	<u>fr. 60,974</u>

» Des négociations sont entamées avec la ville et la province pour les enga-
» ger à contribuer dans la dépense, dans la proportion qui vient d'être
» indiquée.

» L'on a lieu d'espérer que le rabais à obtenir lors de l'adjudication de cette
» entreprise, couvrira la différence qui existe entre l'estimation de l'avant-
» projet et l'estimation du projet définitif. »

La section centrale adopte.

ART. 20. *Canal de Mons à Condé.* — Entretien et amélioration . fr. 28,284

Adopté.

ART. 21. *Canal de la Campine.* — Entretien et amélioration. . fr. 83,000

La 3^e section pense que la somme de 10,000 fr. est trop élevée.

La 6^e section a demandé pourquoi les frais des travaux de parachèvement et de consolidation ne sont pas compris dans les frais de construction.

M. le Ministre a répondu :

« Le terrain de la Campine est généralement léger, ce qui a pour consé-
» quence que le vent y déplace une grande quantité de sable.

» Si l'on veut éviter que la cunette du canal ne se remplisse de sable, si l'on
» veut éviter, dans l'avenir, des frais d'entretien et de dévasement considéra-
» bles, si l'on veut éviter que la navigation ne soit parfois interrompue faute
» d'un tirant d'eau suffisant, il est indispensable que les terrains compris entre
» le canal et les dépôts de sable soient plantés et que ces dépôts soient eux-
» mêmes semés de genêts ou plantés de sapins.

» L'arrêté royal du 10 juillet 1847, qui a décidé que le service des planta-
» tions serait désormais placé dans les attributions du Département des Finan-

» ces, a réservé à celui des Travaux Publics la spécialité de plantations dont il
» est ici question.

» La 1^{re} section du canal de la Campine a été ouverte à la navigation le
» 22 août 1844; la 2^e section l'a été le 21 septembre 1846. L'utilité des travaux
» de consolidation qu'il s'agit d'effectuer à ces deux sections du canal de la
» Campine, a été démontrée par l'expérience de plusieurs années de navigation.
» La somme nécessaire à leur exécution n'a donc pu être comprise dans le
» crédit affecté à la construction du canal. »

La section centrale adopte.

ART. 22. *Canal d'embranchement vers Turnhout.* — Entretien et amé-
lioration fr. 52,000

La 3^e section a demandé quelle est l'intention du Gouvernement pour
l'achèvement du canal jusqu'à Anvers, moyen de rendre productif le canal
depuis la Pierre-Bleue jusqu'à Herenthals.

M. le Ministre a répondu :

« Le Département des Travaux Publics a fait dresser l'avant-projet de la
» 3^e section du canal de la campine, c'est-à-dire, de la partie comprise entre
» Herenthals et Anvers.

» La dépense à résulter de cette construction est estimée à une somme de
» 2,900,000 fr. environ.

» Ce n'est que lorsqu'il sera fixé sur les moyens financiers mis à sa disposi-
» tion, que le Gouvernement pourra prendre un parti quant à l'établissement
» de la voie navigable dont il s'agit. »

La section centrale adopte.

ART. 23. *Petite-Néthe canalisée.* — Troisième annuité à payer à la
province d'Anvers; entretien et amélioration fr. 67,000

Adopté.

ART. 24. *Canal de Zelzacte à la mer du Nord.* — Entretien et amé-
lioration fr. 28,800

Adopté.

ART. 25. *Service du Moervaert.* — Entretien. fr. 2,200

La 5^e section a demandé quelles sont les intentions du Gouvernement quant
au creusement du Moervaert, décrété par la loi du 18 juin 1846.

M. le Ministre a répondu :

« M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de service dans la Flandre orientale vient d'adresser au Département des Travaux Publics un mémoire qui contient le résultat des études qu'il a faites sur l'ensemble des travaux à exécuter pour l'amélioration du régime du Moervaert et de la Durme.

» Ce travail a été, sous la date du 1^{er} décembre 1847, soumis par le Département des Travaux Publics à l'examen du conseil des ponts et chaussées, de telle manière que le Gouvernement sera vraisemblablement, dans un délai assez rapproché, en position de se former une opinion définitive sur la nature et l'ensemble des travaux à entreprendre en vue d'améliorer le régime du Moervaert. »

La section centrale adopte.

ART. 26. *Canal de Nevele* — Entretien fr. 660

Adopté.

ART. 27. *Travaux aux voies navigables de second ordre; frais d'étude et de levée de plans; achat et réparation d'instruments* fr. 14,777

La 5^e section a demandé si les frais d'étude et de levée de plans, d'achat et de réparation d'instruments, se rapportent exclusivement aux voies navigables de second ordre.

M. le Ministre a répondu :

« La somme demandée ne se rapporte pas exclusivement aux études et levées de plans relatives aux voies navigables de second ordre; elle est destinée à pourvoir au paiement des frais d'étude de tous les projets qui ont trait aux travaux hydrauliques.

» Le libellé de cet article du budget est rédigé de manière à permettre au Département des Travaux Publics d'imputer, sur le crédit alloué, des dépenses non prévues qui se rapportent tant aux voies navigables de second ordre mentionnées dans le Budget, qu'à celles qui n'y figurent point.

» Depuis plusieurs années, le Département des Travaux Publics a rendu compte de l'emploi du crédit alloué au Budget de l'année qui précède, dans les *Développements* publiés à l'appui du projet de Budget de l'exercice suivant. Ce même mode de procéder a été suivi cette année. »

La section centrale adopte.

ART. 28. *Bacs et bateaux de passage, etc.* — Entretien fr. 20,000

On lit dans le cahier des *Développements* fournis à l'appui du budget, que les bacs et bateaux de passage ont produit :

En 1842.	fr.	97,185 11
1843.		108,526 47
1844.		106,359 43
1845.		100,420 69
1846.		89,105 71
Dans les huit premiers mois de 1847		65,917 98
Et que la recette de 1848 est évaluée à		87,026 98

La 6^e section a demandé pourquoi les recettes diminuent ainsi depuis 1845, alors que les dépenses restent les mêmes.

Le Département des Travaux Publics a consulté sur ce point le Département des Finances et celui des Affaires Étrangères. Le premier de ces Départements a répondu par la note suivante :

« J'ai l'honneur de vous informer que les passages d'eau n'ont pas diminué » depuis 1845, comme l'a supposé la 6^e section de la Chambre des Représen- » tants, en ne jugeant le taux de ces fermages que d'après les sommes recouvrées » de ce chef pendant les exercices 1844, 1845 et 1846. Ce qui le prouve, c'est » que les recettes sur les fermages des passages d'eau, non compris celui » d'Anvers, desservi par la marine, ont été :

» En 1844 de		47,150 75
» En 1845		46,563 82
» En 1846		40,613 09
» Et qu'elles se sont élevées pour les 10 premiers mois de 1847		
» à		39,489 55
» Ce qui fait supposer pour l'année entière une recette de		47,368 00

Le Département des Affaires Étrangères n'a pas encore répondu en ce qui concerne la recette du passage d'Anvers à la Tête-de-Flandre.

La section centrale se trouve par conséquent dans l'impossibilité d'éclaircir ce point. Elle ne peut que s'étonner de la différence qu'il y a entre les données fournies d'abord par le Département des Travaux Publics dans son cahier de *Développements* et celles qu'a fournies ensuite le Département des Finances. Elle s'étonne plus encore que ce dernier Département ne puisse indiquer lui-même la recette opérée sur le passage de l'Escaut pendant les années 1844, 1845 et 1846, et qu'il faille recourir pour la connaître au Département des Affaires Étrangères. Il y a là malentendu ou irrégularité.

SECTION IV.

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

ART. 29. *Port d'Ostende.* — Entretien et amélioration . . . fr. 158,810 00

Adopté.

ART. 30. *Port de Nieuport*. — Entretien et amélioration . . . fr. 25,653 01

Le cahier des *Développements* contient des renseignements sur les travaux que ces crédits sont destinés à couvrir. Ces renseignements ont paru insuffisants à la 5^e et à la 4^e sections.

La 5^e a réservé son vote en demandant d'autres renseignements sur les ouvrages qu'on se propose d'exécuter.

La 4^e a demandé des renseignements sur chacune des dépenses extraordinaires.

Enfin la 6^e section a posé les questions suivantes :

Pourquoi n'applique-t-on pas à tous les ports le principe admis pour les rivières et canaux, celui de la reprise, par le Gouvernement, de l'administration? Quel est l'avantage que les villes qui ont conservé l'administration des ports, en ont retiré?

M. le Ministre a répondu :

« Les murs en aile de l'écluse de Chasse, dite *Française*, sont dans un état de vétusté et de détérioration qui ne permet point d'en retarder la reconstruction au delà de la campagne de 1848, si l'on veut éviter que la manœuvre de cette écluse ne risque d'être forcément entravée. Une somme de 16,760 fr. est demandée pour pourvoir à ce travail.

» Une somme de 4,000 fr. est demandée pour faire face aux réparations éventuelles que des ouragans pourraient occasionner aux ouvrages qui constituent l'avant-port d'Ostende, ainsi qu'à la digue d'Albertus. La somme dépensée de ce chef en 1846 s'est élevée à fr. 3,853-94.

» Une somme de 1,800 fr. est demandée pour la reconstruction du pont des Piétons qui sert de communication entre la rive droite de l'avant-port d'Ostende et l'estacade d'Est. La reconstruction de ce pont est indispensable pour maintenir une communication nécessaire au halage.

» La petite écluse de navigation de Slykens, ainsi que la grande écluse de ce nom, réclament impérieusement, la première une paire de portes de flot, la seconde, une paire de portes de flot et une paire de portes d'ebbe. Une somme de 12,800 fr. est demandée au projet de budget de 1848 pour faire face à la part contributive de l'État dans cette dépense, qui doit être supportée pour moitié par la province.

» Le musoir de l'estacade d'Est du port d'Ostende se trouve, sur une longueur de 27 mètres, dans un état de délabrement qui s'accroît de jour en jour. Le renouvellement de ce musoir, qu'un ouragan un peu violent pourrait détruire, est donc un travail qui présente un caractère d'urgence. Une somme de 60,000 fr. est demandée au projet de Budget de 1848 pour la dépense à résulter de ce renouvellement.

» Le parachèvement du plancher de halage sur l'estacade de la jetée d'Est du port de Nieuport, est un travail qui doit avoir pour conséquence, de

» faciliter beaucoup aux navires leur entrée dans ce port, pendant le gros
 » temps. L'estimation de ce travail s'élève à la somme de 7,950 fr. ; la dépense
 » à résulter de son exécution doit être supportée pour $\frac{2}{3}$ par l'État et pour $\frac{1}{3}$
 » par la province.

» La navigation se trouve entravée par deux bancs de sable, dont l'un
 » existe entre la nouvelle écluse et l'écluse de chasse, et l'autre en face du
 » quai d'échouage. Il serait très utile que ces deux bancs fussent enlevés. La
 » dépense à résulter de cet enlèvement est estimée à une somme de fr. 5,366-68
 » pour les $\frac{2}{3}$ qui incombent à l'État.

» La digue de mer à l'ouest du chemin de Nieupoort doit être exhauscée
 » depuis le fort dit *Viervoort* jusqu'à la rencontre des dunes. Ce travail est
 » estimé à la somme de 1,550 fr., qui doit être supportée pour $\frac{1}{3}$ par la pro-
 » vince et pour $\frac{2}{3}$ par l'État. La part contributive de l'État s'élèverait à
 » fr. 1,035-34, somme qui est portée au projet de Budget de 1848.

» Les bassins d'Anvers ont été cédés à la ville par un arrêté royal du 12 dé-
 » cembre 1815. Un arrêté royal du 20 avril 1819, confirmé par celui du
 » 20 décembre suivant, cède à la ville d'Anvers la propriété des quais de
 » l'Escaut, à l'exception du quai St-Michel. La remise en a été faite à la ville
 » par procès-verbal du 13 juillet 1820.

» La ville perçoit les droits de quai et autres.

» La loi fondamentale du royaume des Pays-Bas, portait, art. 219 : « Le
 » roi, après avoir entendu les états des provinces, et sur l'avis du Conseil
 » d'État, détermine quels travaux sont remis sous la direction des états, et
 » fixe, en même temps, le mode de pourvoir aux frais de leur entretien. »

» Le roi Guillaume a usé de cette faculté par arrêté du 17 décembre 1819,
 » n° 1.

» L'art. 9 de cet arrêté porte « que les ouvrages faisant partie des différents
 » ports seront entretenus par les villes et communes où ils sont situés, les-
 » quelles auront, par contre, la jouissance pleine et entière de tous les revenus,
 » droits de ports et autres qui sont perçus de ce chef. »

» Les villes d'Ostende et de Nieupoort réclamèrent contre cette disposition ;
 » leur réclamation fut appuyée par la députation des états de la Flandre occi-
 » dentale, et il y fut fait droit par arrêté royal du 6 juin 1821, n° 68.
 » (*Voir l'Annexe D.*)

« Considérant, est-il dit dans cet arrêté, que les ouvrages du port d'Ostende
 » et de Nieupoort, ainsi que les ouvrages hydrauliques qui en dépendent, se
 » lient aux travaux de fortification et contribuent à préserver des inondations
 » une étendue considérable de terrain dans plus d'une province, que par suite
 » les intérêts généraux du pays exigent impérieusement les soins les plus
 » immédiats pour la conservation des ouvrages dont il s'agit, et qu'ainsi il y a
 » lieu de leur appliquer la réserve que nous avons faite par l'art. 9 de notre
 » arrêté du 17 décembre 1819, n° 1, etc. »

» Des citations qui précèdent, il résulte que la validité de l'arrêté royal du
 » 6 juin 1821 ne peut être contestée, puisqu'il a été pris en vertu des pouvoirs
 » conférés au Gouvernement par la loi fondamentale.

» Or, c'est l'arrêté précité du 6 juin 1821 qui, tout en remettant certains
 » ouvrages du port d'Ostende en totalité à la charge du trésor de l'État, a
 » réparti la dépense à faire pour l'écluse à sas établie à l'entrée du grand
 » bassin de commerce, entre l'État et la ville.

» Ce même arrêté a déterminé que les ouvrages du port de Nieupoort,
 » digues, écluses et quais y appartenant, seront à charge de la province
 » pour $\frac{1}{3}$ et de l'État pour les deux autres tiers.

» C'est donc un arrêté dont la validité ne peut être contestée qui a établi, en
 » ce qui concerne les ports d'Ostende et de Nieupoort, l'état de choses au sujet
 » duquel la section centrale de la Chambre des Représentants demande des
 » explications.

» Un tableau comparatif de la part de la ville d'Ostende dans les recettes et
 » dépenses de l'écluse du grand bassin de commerce (*voir l'Annexe E*)
 » établit que, pendant une période de 20 années, de 1821 à 1840, le montant
 » des recettes effectuées pour compte de la ville d'Ostende a dépassé celui des
 » dépenses supportées par elle. »

La section centrale est d'avis que la dépense à faire sur les crédits demandés
 est suffisamment justifiée par les explications de M. le Ministre. En ce qui
 touche la reprise par le Gouvernement de l'administration des ports, elle
 pense que cette question n'est pas entièrement éclaircie et qu'elle présente trop
 de difficultés en fait et en droit pour s'en occuper ici. M. le Ministre pourrait
 la faire approfondir pour le Budget de 1849.

ART. 31. *Côte de Blankenberghe.* — Travaux d'entretien et pro-
 longement en mer de la jetée n° 1 de la 1^{re} section, fr. 87,690 49

Adopté.

ART. 32. *Phares et fanaux.* — Entretien fr. 750 00

Adopté.

SECTION V.

Personnel du service des ponts et chaussées.

Les observations auxquelles la dépense de ce personnel a donné lieu dans
 les sections sont générales et particulières.

Celles de la première espèce tendent à féliciter M. le Ministre de la franchise avec laquelle il a réalisé le vœu depuis longtemps exprimé par la Chambre, de former pour toutes les dépenses relatives au personnel, un article séparé qui les distingue nettement des autres dépenses.

La 3^e section a chargé son rapporteur de vérifier l'exactitude des transferts que ce nouveau mode d'imputation a nécessités.

Cette vérification a eu lieu.

La section centrale regrette que la distinction si utile entre le personnel et le matériel n'ait pas été faite au chap. V, concernant les *mines*; elle recommande à M. le Ministre de ne point la négliger au Budget de 1849.

Les observations particulières sont relatives aux articles suivants.

ART. 33. *Personnel du corps des ponts et chaussées, et des ingénieurs et conducteurs adjoints à ce corps . . . fr. 589,244 00*

La 4^e section réclame un tableau du personnel des ponts et chaussées, avec mention spéciale des fonctions que remplissent les employés, et indication de leurs traitements respectifs.

M. le Ministre a répondu :

» Le tableau ci-annexé fait connaître les noms et les émoluments des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées; il désigne les services auxquels ils sont attachés. Quant aux fonctions qu'ils remplissent, leurs dénominations diverses les indiquent.

» Ce tableau fournit aussi la preuve la plus convaincante que le chiffre de 589,244 fr. demandé à l'art. 33 du Budget, ainsi que les transferts dont il est composé, en partie, sont d'une exactitude rigoureuse, puisque les opérations récapitulatives faites de deux manières différentes, conduisent au même résultat. (Je néglige la différence insignifiante de 145 fr. qui se trouve en moins dans le chiffre du Budget. Elle provient d'une conversion en somme ronde)

» La première opération (celle qui a produit le chiffre du Budget) a été faite d'après le résultat que donnaient les états de situation permanente de la dépense de personnel des services; la seconde, en récapitulant dans le tableau précité toutes les dépenses afférentes à chaque service et à chaque agent de ces services. »

La même section a demandé si une nomination a été faite pour remplacer l'ingénieur dont il question à la rubrique *B des Développements*.

M. le Ministre a répondu :

« L'ingénieur dont il s'agit a été autorisé à accepter la direction des études d'un projet de chemin de fer dans le midi de la France, par arrêté du 8 sep-

» tembre 1845. Il serait difficile de dire s'il a été remplacé en Belgique après
 » son départ, car, à cette époque, cet ingénieur venait précisément de terminer
 » les études du projet de chemin de fer de la Flandre occidentale. Quoi qu'il
 » en soit, ce fait est de peu d'importance. Celui qu'il importe de constater,
 » consiste à savoir si son traitement figurait dans les prévisions de l'allocation
 » du Budget de l'exercice 1847. Or, il est facile de se convaincre que ce trai-
 » tement n'y était point compris, puisque ces prévisions ont été établies vers
 » la fin du mois d'octobre 1846 (le projet de loi a été signé par le Roi, le
 » 27 octobre 1846), tandis que cet ingénieur n'est rentré au service de l'État
 » qu'au mois d'avril 1847. (Arrêté du 22 avril 1847, n° , qui le place en
 » service ordinaire dans la province d'Anvers.) »

La 4^e section a demandé encore des renseignements sur les sommes allouées par les entrepreneurs *à titre d'indemnité* aux employés des travaux publics.

M. le Ministre a répondu :

« Il n'est pas à la connaissance du Département des Travaux Publics
 » qu'aucun fonctionnaire ou employé, soit de l'administration centrale, soit
 » des services extérieurs, reçoive la moindre somme, à titre d'indemnité, ou
 » sous quelque autre dénomination, des entrepreneurs.

» Si ce fait se produisait, il serait sévèrement réprimé, sans préjudice aux
 » poursuites criminelles auxquelles il pourrait donner lieu. »

La 6^e section a exprimé le vœu qu'il ne soit plus créé de nouveaux emplois, sans l'assentiment préalable des Chambres, à moins d'urgence, et que le Gouvernement établisse une division entre les traitements fixes et les indemnités temporaires, et entre les traitements fixes d'une nature permanente et ceux qui sont d'une nature temporaire.

M. le Ministre a répondu :

« Les emplois ont été établis jusqu'ici par les arrêtés organiques des ser-
 » vices. Pour déférer au vœu de la 6^e section, il faudrait que ces services
 » fussent organisés par la loi. Je ne crois pas devoir me prononcer dans cette
 » circonstance sur la préférence à donner à l'un de ces deux modes d'organi-
 » sation. Mais je puis donner l'assurance que tous mes efforts tendront, dans
 » les dispositions organiques que je serai appelé à prendre sous peu, à concen-
 » trer les services, en d'autres termes, à réduire, pour l'avenir, le nombre des
 » agents, en exigeant des candidats aux emplois toute la capacité désirable et
 » en ne conférant ces emplois qu'au mérite réel.

» La division que demande la 6^e section, en ce qui concerne les traitements
 » et les indemnités sera, comme je l'ai indiqué à la pag. 66 des *Développe-*
 » *ments*, une des conséquences nécessaires des nouvelles dispositions organi-
 » ques qui se préparent en ce moment.

» Quant à la distinction entre les traitements permanents et temporaires, il
 » ne serait guère possible de l'établir, le personnel lui-même étant permanent

» fin, le personnel est réparti entre les autres services ordinaires et extraordinaires, suivant leurs besoins. C'est, en un mot, une véritable fluctuation » qu'il serait impossible de traduire en charges permanentes ou temporaires. »

Il y avait au Budget de 1847 un article pour la surveillance des chemins de fer concédés ; la 5^e section critique et improuve le système de donner la surveillance des chemins de fer concédés à d'autres qu'aux ingénieurs de l'État. Le traitement payé par les compagnies pourrait être versé dans les caisses de l'État.

M. le Ministre a répondu à ces observations :

« La critique de la 5^e section n'est fondée sur aucun point. En effet, » l'art. 47 du chap. II du Budget de l'exercice 1847, qui était destiné au » personnel chargé de la surveillance des chemins de fer concédés, a été trans- » féré aux art. 33 et 34 du projet de Budget de l'exercice 1848. (*Voir ces » transports au n° 11, p. 60, et au n° 26, p. 64 des Développements.*)

» Ce sont bien les ingénieurs de l'État qui surveillent les travaux des » chemins de fer concédés. Il y a, à cet effet, trois services placés sous les » ordres des trois inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées. Les ingé- » nieurs et conducteurs qui font partie de ces services sont dénommés au » tableau dont il a été fait mention ci-dessus.

» Enfin, les sommes que les sociétés concessionnaires de chemins de fer » doivent fournir à l'État, à titre d'indemnités pour frais de surveillance de » leurs travaux, sont versées au trésor. Elles figurent au Budget des voies et » moyens de l'exercice 1847 pour une somme de 157,000 fr. ; elles pourront » être portées à 198,600 fr. au Budget des voies et moyens de l'exercice 1848, » d'après une note que j'ai transmise récemment à mon collègue du Départe- » ment des Finances. »

La section centrale, en examinant le tableau fourni par le Département des Travaux Publics sur la demande de la 4^e section, s'est convaincue que les indemnités dont jouissent les employés supérieurs sont généralement trop considérables. Pour ne pas les signaler nominativement, elle a décidé que ce tableau serait imprimé en entier à la suite du présent rapport : il forme l'annexe F.

La section centrale saisit cette occasion pour appeler l'attention de M. le Ministre sur la possibilité qu'il y aurait de rendre l'organisation administrative des ponts et chaussées à la fois plus simple et moins dispendieuse, en la rattachant plus étroitement au Ministère des Travaux Publics et aux gouvernements de province. Dans l'état actuel des choses, l'inspecteur général du corps est chargé, non pas d'une inspection comme son titre l'indique, mais d'une véritable administration qui embrasse à peu près tout le service des ponts et chaussées. Il dirige cette branche importante des travaux publics séparément et distinctement ; il a ses bureaux ; il correspond d'un côté avec le chef du Département, et de l'autre avec les ingénieurs de province, etc., etc.

Il résulte de là beaucoup d'écritures superflues, une perte de temps consi-

dérable et un surcroît de personnel. Il en résulte encore que son traitement est disproportionné à ceux que les chefs de service touchent dans les autres branches d'administration publique, tels que le directeur général du trésor, le directeur général des contributions directes, douanes et accises, de l'enregistrement et des domaines, etc. Il en résulte enfin, que le Ministre des Travaux Publics n'a pas sur le corps des ponts et chaussées cette action immédiate et directe qui doit être la conséquence naturelle de sa responsabilité.

Cette observation s'applique également aux inspecteurs divisionnaires qui, à un traitement fixe de 8,400 fr., joignent encore, pour frais de bureau et de déplacement extraordinaire, la somme exorbitante de 5,000 fr.

Les ingénieurs en chef dans les provinces ont aussi leur établissement hors du gouvernement provincial, dont ils pourraient être une dépendance; et il en résulte non-seulement une dépense inutile, mais un embarras continuel dans le service; car il arrive parfois que les gouverneurs ou les députations provinciales, pour obtenir une réponse qu'ils devraient trouver dans leurs bureaux, sont tenus de la demander par lettre à l'ingénieur en chef de la province, et d'attendre qu'elle ait passé par les bureaux de l'inspecteur divisionnaire, de l'inspecteur général et du Ministre.

Pour apprécier l'importance des économies que l'on pourrait faire en changeant cet état de choses, la section centrale fait remarquer que, d'après le tableau déjà cité, les membres du corps des ponts et chaussées qui ont des bureaux particuliers, reçoivent de ce chef chacun une indemnité qui va d'un tiers à trois quarts de son traitement, indemnité qui, pour être supportée en partie par les provinces, n'en est pas moins onéreuse pour le pays.

Quoi qu'il en soit, et en attendant les économies qui pourront par la suite être faites sous ce rapport, la section centrale vous propose d'en faire une qui lui paraît dès à présent possible et juste.

Dans la somme de 589,244 fr., demandée pour le personnel du corps des ponts et chaussées, figure une somme de 19,000 fr. qui, d'après le cahier des *Développements*, p. 59, se décompose ainsi :

1° 8,700 fr. pour déplacements extraordinaires.

En 1847, la section centrale et la Chambre ont refusé cette allocation. (Voyez le rapport de la section centrale sur le Budget de 1847, p. 8.) La section centrale actuelle croit dès lors, et à l'unanimité, que cette somme ne doit pas être allouée pour 1848, d'autant plus que si la dépense est indispensable, elle peut être prise sans inconvénient sur les indemnités si considérables dont elle a parlé plus haut.

2° 4,400 fr. pour un ingénieur de 2^e classe, précédemment en congé à l'étranger, et qui est rentré au service de l'État.

La section centrale a été également unanime pour rejeter cette allocation, parce que les ingénieurs ne peuvent être détachés du service de l'État que

lorsque ce service le permet et, qu'en ce cas, leur place doit rester vacante jusqu'au moment de leur rappel ou de leur retour.

3° 5,900 fr. pour trois conducteurs qui ont été retirés d'un service spécial étranger à l'État, et placés en service ordinaire.

La section centrale, déterminée par le motif qui précède, a également rejeté cette allocation, mais par quatre voix seulement contre deux : et encore celles-ci, en adoptant l'allocation demandée, y ont-elles mis pour condition que les trois premières places de conducteur qui deviendront vacantes par la suite, soient supprimées.

En conséquence, la section centrale propose de réduire la somme de 589,244 fr., qui forme l'objet de l'article 33, à celle de 570,244 fr.

ART. 34. *Personnel définitif des surveillants, gardes-ponts à bascule, éclusières, pontonniers, et autres agents subalternes* fr. 421,788 25

Adopté.

ART. 35. *Frais des jurys d'examen, etc.* fr. 12,000

Adopté.

CHAPITRE III.

Chemin de fer.

SECTION PREMIÈRE.

Chemin de fer en exploitation.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La 3^e section réserve son vote et charge son rapporteur de demander la justification de toutes les augmentations demandées.

Un membre de la 4^e section se plaint de ce que l'on ne fait pas connaître à la Chambre le résultat des expériences faites sur les billes.

La 4^e section s'élève contre un échange de cartes, qui se fait entre les employés étrangers et les nôtres ; et demande que cet abus cesse.

M. le Ministre a répondu :

« Les causes des augmentations des dépenses sont indiquées pour chaque » article au cahier des *Développements* ; on ne pourrait donner d'autre justification de ces augmentations qu'en reproduisant les états détaillés de l'emploi

» de chaque somme demandée, états qui ont été reconnus inutiles dans la
» discussion du Budget de 1847.

» Les expériences faites, il y a quelques années, sur des billes préparées,
» n'ont présenté, comme mes prédécesseurs l'ont déjà déclaré à la Chambre.
» que des résultats peu concluants; l'administration fait en ce moment
» préparer des billes d'après 5 ou 6 procédés différents; les résultats de ces
» essais ne pourront être connus qu'après un laps de temps assez long.

» Le Département a déjà arrêté l'échange des cartes, et il examinera s'il
» n'y a pas lieu de faire retirer les cartes déjà délivrées. »

Dans la section centrale, un membre a présenté sur les billes les observa-
tions suivantes :

« Parmi les dépenses de construction et d'entretien des chemins de fer, il
n'en est point qui soit plus digne d'attention que celle des billes.

» Le chemin de fer était loin d'être achevé, que déjà les billes employées sur
les premiers tronçons étaient depuis longtemps renouvelées. La grande
consommation qui s'en était faite, avait eu ce fâcheux résultat que les prix
avaient doublé en quelques années, et que même on a soulevé la question de
savoir si le pays aurait pu continuer à fournir les billes nécessaires à l'explo-
itation, lorsque tous les railways seraient achevés.

» Différentes idées furent émises, différents essais furent tentés. L'on fonda
beaucoup d'espérances sur le procédé du docteur Boucherie. Il est fâcheux de
le dire, mais d'après les renseignements fournis par le Ministère, des résultats
bien satisfaisants n'ont point été obtenus.

» L'on avait parlé de l'établissement de billes en fer; probablement ce mode
doit être trop coûteux ou doit présenter d'autres inconvénients, car nous ne
savons point que le Gouvernement persiste dans ses essais.

» Enfin, en désespoir de cause et dans l'intention de faire baisser le prix élevé
des billes en chêne du pays, le Gouvernement s'est servi de billes en sapin de
provenance étrangère. Si cette mesure a fait fléchir les prétentions des
détenteurs des billes en chêne, nous ne pensons point qu'elle puisse être très
avantageuse quant au chemin de fer même. Chacun de nous, Messieurs, se
sera rendu compte de la confection de ces billes de sapin; elles proviennent
pour la plupart de blocs carrés de dimension convenable, divisés sur la
diagonale en deux billes triangulaires, mais elles sont dépourvues de ce qui
constitue la force et la durée de cette essence de bois, de la térébenthine; elles
proviennent d'arbres saignés dans le Nord, dont la térébenthine a été extraite
et dont le bois amaigri ne promet guère plus de durée que celle de certaines
essences de bois blancs du pays, auxquels on appliquerait les mêmes pro-
cédés de conservation que ceux employés pour les billes du Nord.

» Nous sommes bien loin de penser qu'il faille exclure les bois de sapin et de
mélèze pour confectionner des billes, mais nous pensons que leur emploi ne
peut être profitable qu'en remplissant certaines conditions : d'abord, qu'ils ne

peuvent avoir été privé de la térébenthine; ensuite que chaque bille fasse la moitié du tronçon d'un arbre d'au moins un mètre de circonférence, et dans cet état de choses il ne faudrait point recourir à l'étranger, les bois du pays pourraient en fournir une quantité telle que les prix des billes de chêne redeviendraient au prix normal et n'atteindraient plus le chiffre élevé auquel il était parvenu; et si même contre nos prévisions les prix des bois indigènes surpassaient ceux des bois du Nord, les premiers mériteraient encore la préférence: c'est au moins de l'argent qui reste dans le pays, ce serait un puissant encouragement à la culture des arbres résineux, du méleze surtout, dont la culture mérite toute la sollicitude du Gouvernement.

« Dans l'état de dépréciation où se trouvent les propriétés boisées du pays, il y aurait bien d'autres considérations à faire valoir, mais il aura suffi d'attirer l'attention du Gouvernement sur une question aussi importante que celle des billes, il ne persistera point sans doute à employer un mode sans résultat profitable pour le trésor et complètement contraire aux intérêts du pays. »

Un autre membre de la section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur la question de savoir s'il ne serait pas possible de faire entrer dans l'adjudication des billes un élément dont il n'a pas été tenu compte jusqu'à cette heure et qui semble de nature à diminuer la dépense, à savoir le *temps de service* ou la *durée* des billes à fournir par les entrepreneurs. Si l'on parvenait à imposer de ce chef une certaine responsabilité aux fournisseurs, il en résulterait ce double avantage, que l'État serait garanti contre l'éventualité des procédés nouveaux que chacun vante selon son intérêt, et que l'industrie privée, ayant seule toutes les chances d'une bonne ou d'une mauvaise découverte, s'occuperait plus sérieusement de rechercher un système de billes vraiment économique.

§ 1^{er}. PERSONNEL.

La 3^e section demande que l'état nominatif de tous les employés du chemin de fer de l'État, avec indication de leurs attributions, la date de leur entrée en fonctions et le chiffre de leurs traitements, soit fourni dans le plus bref délai.

Cet état est annexé au présent rapport sous les lettres *G, H, T*.

SERVICE GÉNÉRAL. — DIRECTION.

ART. 1. *Traitements et indemnités*. fr. 251,000

La 6^e section pense que l'augmentation votée pour la création d'un contrôle à l'administration centrale devrait entraîner des économies à l'article *Personnel*.

M. le Ministre a répondu :

« Ainsi qu'il est dit aux *Développements*, c'est une vérification qui se fait à

- » à l'administration, et cette vérification doit être maintenue telle qu'elle est.
 » Le contrôle doit être établi au Département pour faire cesser ce fait anormal
 » d'une administration qui se contrôle elle-même. »

La section centrale adopte l'augmentation que présente cet article : elle n'est que le résultat d'un transfert. (*Développements*, p. 72.)

SERVICE DE L'ENTRETIEN DES ROUTES ET STATIONS.

ART. 2. *Traitements et indemnités.* fr. 125,380

Un membre de la 4^e section désire savoir si l'augmentation de 3,255 fr., comprise dans l'art. 2, ne pourrait être en partie supportée par la compagnie concessionnaire, et si le Gouvernement a fait rigoureusement examiner les travaux avant leur remise.

M. le Ministre a répondu :

« Les frais d'entretien des sections de Jurbise à Tournay et de St-Trond à Hasselt sont encore à la charge des concessionnaires; mais la surveillance de la route, que nécessite l'exploitation, est à la charge de l'État. La reprise de la route par l'État sera faite d'après les dispositions du cahier des charges de concession, après l'achèvement complet des travaux. »

La section centrale adopte.

SERVICE DE LOCOMOTION ET D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL.

ART. 3. *Traitements et indemnités.* fr. 110,960

Adopté.

SERVICE DE TRANSPORT ET DE PERCEPTION.

ART. 4. *Traitements et indemnités.* fr. 684,145

La 1^{re} section fait observer qu'il se fait de nombreux transports de messageries dans les localités desservies par le chemin de fer, et émet le vœu que le Gouvernement avise, par des améliorations dans le service, à faire cesser cet état de choses préjudiciable au trésor.

La 4^e section provoque des explications sur la nécessité de faire convoier les convois par deux gardes.

La 6^e section demande si l'on ne pourrait pas éviter l'accroissement demandé, en employant le personnel actuel au nouveau service; elle réclame un tableau comparatif du service des chemins de fer en Allemagne, France, Angleterre et Belgique.

En rendant l'accès des stations plus difficile, n'éviterait-on pas de nombreux abus ?

La section adopte le crédit nouveau pour le service de nuit. (*Voir les Développements*, p. 74, litt. D.)

M. le Ministre a répondu :

« Le Département s'occupe de la révision des tarifs. Il recherchera les causes du fait signalé et avisera au moyen de le faire cesser.

» Les convois de voyageurs sont convoyés par cinq gardes ; les convois mixtes par quatre, et les convois de marchandises par trois. (*Voir* page 75 des *Développements*.)

» Le service a sensiblement augmenté depuis quelques années, sans que l'on ait augmenté le personnel dans la même proportion. Le Département fera tous ses efforts pour empêcher que le chiffre du personnel ne s'élève au delà de ce qui est strictement nécessaire. Le Département a réclamé depuis quelque temps déjà un tableau comparatif du personnel des chemins de fer en Allemagne, en France et en Belgique. Il ne lui a pas encore été transmis ; on s'empressera de le communiquer à la Chambre.

» Le Département se propose de faire payer les permis de circulation dans les stations et, par conséquent, de rendre l'accès de celles-ci plus difficile. »

La section centrale rejette l'augmentation demandée de 14,400 fr. pour 16 gardes-convois nouveaux. Elle pense qu'à l'exemple de ce qui se pratique sur d'autres chemins de fer, il suffit de quatre gardes pour un convoi de voyageurs, de trois pour un convoi mixte, et de deux pour un convoi de marchandises. Sur le chemin de fer entre Paris et Orléans les convois de voyageurs n'en ont même que trois. Sans vouloir une réduction immédiate et générale sur le nombre des gardes-convois, la section est d'avis qu'elle peut être commencée à titre d'essai là où le Ministre le jugera le plus convenable et qu'il trouvera par ce moyen le personnel nécessaire pour 1848, sans recourir à de nouvelles nominations et à de nouvelles dépenses.

Elle fait observer aussi qu'il y a erreur dans la somme de 17,740 fr. pour l'inspection du service des transports, la dépense de cette inspection n'étant en réalité que de 16,950 fr., différence en moins de 890 fr. (*Voyez* p. 72 et 73 des *Développements*.)

Elle propose en conséquence de réduire l'art. 4 à 668,855 fr..

ART. 5. *Primes à accorder aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service* fr. 140,000

La 1^{re} section réserve son vote et demande quelles sont les mesures qui ont été prises pour la mise à exécution de l'art. 22 de l'arrêté du 8 avril 1843, et celles que l'on se propose de prendre encore.

La 2^e section fait la même observation.

La 4^e section maintient la prime pour les chauffeurs, mais elle ajourne l'allocation demandée jusqu'à ce que le Gouvernement fasse connaître les limites dans lesquelles le partage doit se faire. Elle pense qu'au lieu d'accorder des primes aux employés pour les récompenser de la manière dont ils s'acquittent de leurs devoirs, il serait convenable d'opérer une retenue sur leurs traitements lorsqu'un retard dans l'arrivée des convois proviendrait de leur faute.

M. le Ministre a répondu :

« Le Département n'est pas encore fixé sur la manière dont sera effectuée la répartition de la prime. Le mode à adopter exige une étude toute spéciale; il faut rechercher parmi les agents quels sont ceux qui exercent l'influence la plus marquée sur les dépenses et sur les recettes du chemin de fer. On s'occupe de ce travail. Il n'a jamais été pris des mesures pour la mise à exécution de l'art. 22 de l'arrêté du 8 avril 1845.

» L'allocation de la somme demandée n'emportera pas l'emploi obligé de cette somme et le mode de répartition sera déterminé par un arrêté royal qui sera publié par la voie du *Moniteur*. »

La 6^e section demande le retrait d'une circulaire qui ordonne de faire arrêter les convois quand des bateaux arrivent aux ponts-tournants.

M. le Ministre a répondu qu'il se ferait rendre compte de cette affaire.

La section centrale adopte, en faisant toutefois observer que si le système des primes peut avoir des avantages, c'est à la condition qu'il soit combiné avec un système de pénalités sévères pour les employés qui manquent à leurs devoirs. Il faut que ceux-ci restent convaincus de ce principe qu'ils doivent à l'État tout le zèle, toute l'activité dont ils sont capables, et que les primes ne sont pour l'administration qu'un moyen de parvenir à des économies.

§ 2. SALAIRES.

ART. 6. *Service général.* — *Direction* fr. 16,400

Adopté.

ART. 7. *Entretien des routes et des stations* 1,180,000

La 1^{re} section demande si l'augmentation des dépenses à affecter, soit au service de nuit, soit aux nouvelles lignes, ne donnera pas lieu à une augmentation de recettes.

La 2^e section demande s'il serait possible d'évaluer approximativement le chiffre de cette augmentation.

M. le Ministre a répondu

« Ce n'est que dans cette vue que le service sera établi. L'évaluation de

» l'augmentation des recettes est assez difficile. Cependant, en admettant un
 » convoi partant chaque nuit de Bruxelles pour l'Allemagne, on parcourrait
 » pendant l'année 11,242 lieues, et une lieue de parcours d'un convoi produi-
 » sant environ 20 fr. de recette, le produit du service de nuit pourrait être
 » évalué à 224,840 fr. »

La 4^e section demande si l'employé de nuit ne serait pas trop payé, eu égard au temps pendant lequel il devrait veiller.

M. le Ministre a répondu :

« Les salaires de nuit sont, en général, plus élevés que les salaires de jour,
 » ils sont ordinairement portés au double. Cependant on n'a compté que 2 fr.
 » par nuit pour chaque ouvrier. »

La section centrale adopte, en faisant observer néanmoins que c'est surtout à l'occasion des services nouveaux qu'il faut tenter des économies et que dans l'impossibilité où elle se trouve d'apprécier au juste les augmentations demandées, elle s'en réfère à la promesse faite ailleurs par M. le Ministre de ne dépenser que le moins possible.

ART. 8. *Locomotion et entretien du matériel* fr. 1,461,130

La 4^e section a demandé sur cet article des renseignements, M. le Ministre a renvoyé aux *Développements* de son budget, p. 82.

La section centrale adopte.

ART. 9. *Fours à coke* fr. 95,000

La 4^e section demande que le Gouvernement mette désormais la fourniture du coke en adjudication.

La 6^e section demande des explications sur la nécessité de l'augmentation, et sur l'endroit où les fours seront établis, et s'il n'y aurait pas avantage à faire intervenir l'industrie privée, pour qu'il y eût concurrence.

M. le Ministre a répondu :

« Le Gouvernement met en adjudication le charbon nécessaire pour la
 » fabrication du coke. L'administration a dû faire construire 12 nouveaux
 » fours, dont 6 à Jemmapes et 6 à Ans, parce que le nombre des fours exis-
 » tants n'était plus suffisant pour fabriquer le coke devenu nécessaire par suite
 » de l'augmentation du parcours des convois résultant de l'augmentation des
 » transports. On examinera s'il ne serait pas préférable de faire fournir du
 » coke tout fabriqué par l'industrie privée. »

La section centrale adopte, en insistant sur l'utilité incontestable de placer les fours à coke près des houillères, ainsi que l'avait déjà demandé la section centrale de 1847.

ART. 10. *Transports et perception* fr. 615,000

La 6^e section a renouvelé l'observation qu'elle avait faite sur l'art. 4.

M. le Ministre fait la même réponse qu'à l'art. 4.

La section centrale adopte.

§ 3. TRAVAUX ET FOURNITURES.

La 5^e section pense que pour favoriser le développement du travail des ouvriers et empêcher qu'ils ne soient exploités par des entrepreneurs riches et puissants, qui spéculent sur leur salaire, il faut n'admettre que des adjudications fractionnées avec des conditions restrictives pour les adjudicataires d'exécuter sans sous-traiter, ce qui procurerait des avantages à l'État par la concurrence entre les entrepreneurs; elle doit encore signaler les plaintes du commerce sur la lenteur des expéditions et la remise à destination des petits colis.

M. le Ministre a répondu :

« Tous les cahiers des charges pour adjudications de travaux ou fournitures,
» contiennent une disposition d'après laquelle les sous-traitants ne sont pas
» admis par l'administration. Tous les marchés passés pour le chemin de fer
» sont fractionnés autant que le permettent la nature des travaux et l'espèce
» des fournitures.

» Ainsi il se fait parfois des adjudications qui comprennent jusqu'à 40 lots.

» On s'occupe activement des mesures à prendre pour assurer la plus grande
» régularité dans le transport et la remise des objets confiés au chemin
» de fer.

» Les retards dont on se plaint sont, dans la plupart des cas, le fait des entre-
» preneurs du camionnage.

» Le Département étudie en ce moment la question de savoir si, pour obvier
» aux inconvénients que présente l'intervention d'un service étranger dans le
» transport des objets confiés au chemin de fer, il ne conviendrait pas de con-
» fier le service du camionnage aux maîtres de poste. »

La 4^e section a demandé des renseignements sur les art. 11, 12, 13, 14, 15 et 16 qui composent le présent paragraphe.

M. le Ministre a renvoyé pour ces renseignements au cahier des *Développements*, p. 84.

ART. 11. *Service général. — Direction* fr. 129,000

La 6^e section insiste pour qu'il y ait adjudication publique en ce qui con-

M. le Ministre a répondu que, pour tous les marchés passés par le chemin de fer, on se conforme aux dispositions de l'art. 21 de la loi sur la comptabilité de l'État.

La section centrale adopte.

ART. 12. *Entretien des routes et stations* fr. 589,000

La 2^e section voit avec surprise qu'on diminue les frais d'entretien; est-ce bien une véritable économie?

M. le Ministre a répondu :

« On diminue les frais d'entretien relativement à la dépense de 1847; mais » on l'augmente relativement à l'allocation de 1847; on a agi ainsi parce » qu'une partie de l'excédant de la dépense sur l'allocation de 1847 résulte de » travaux extraordinaires qui ne doivent pas se représenter en 1848. »

La section centrale adopte.

ART. 13. *Billes et fers des roues* fr. 1,424,000

La 1^{re} section engage le Ministre à s'occuper le plus tôt possible de l'examen annoncé dans les *Developpements*.

La 2^e section fait la même observation.

La 6^e section demande que le Gouvernement donne des éclaircissements précis et authentiques en ce qui concerne le renouvellement des billes et rails.

M. le Ministre a répondu :

« Le Département s'occupe de la formation de commissions qui seront » chargées de constater l'état réel des voies. Il sera impossible de donner les » éclaircissements réclamés avant que les commissions aient rendu compte de » leurs opérations. »

La section centrale a été vivement frappée de la divergence qu'il y a entre l'opinion de M. le Ministre des Travaux Publics et celle de M. le directeur des chemins de fer, sur le renouvellement des billes et rails. Elle est d'avis qu'en tout cas les dépenses de ce renouvellement devront être supportées non par l'emprunt, mais par le Budget des dépenses ordinaires, et elle recommande à M. le Ministre des Travaux Publics la plus prompte vérification de l'état des billes et rails, annoncée dans son cahier de *Développements*, parce que cet objet intéresse au plus haut degré la sécurité des voyageurs.

Elle adopte, du reste, le chiffre proposé par M. le Ministre.

ART. 14. *Locomotion et entretien du matériel* fr. 2,492,310

La 6^e section a demandé sur cette dépense des explications, pour lesquelles M. le Ministre a renvoyé à son cahier de *Développements*, p. 87.

La section centrale adopte.

ART. 15. *Renouvellement du matériel*. fr. 500,000

La 6^e section a demandé sur quels fonds sera portée cette dépense.

M. le Ministre a répondu :

« La dépense nécessaire pour compléter le matériel et le porter à son chiffre » normal devra être supportée par l'emprunt ; mais la dépense nécessaire pour » renouveler les locomotives et voitures mises hors d'usage devra être portée » au Budget. »

La section centrale adopte.

ART. 16. *Transports. — Perception* , fr. 190,000

Adopté.

SECTION II.

Direction de la régie du chemin de fer.

ART. 17. *Personnel, fournitures de bureau, loyers de locaux, etc.* fr. 40,000

La 1^{re} section a demandé si l'intention de M. le Ministre était de donner suite au projet présenté par son prédécesseur sur le contrôle des recettes du chemin de fer par le Département des Finances. (Session de 1846-1847, n° 296.)

M. le Ministre a répondu que son intention étant d'établir le contrôle à l'administration centrale de son Département, il se propose de retirer le projet de loi.

La 5^e section approuve le système qui donne lieu à l'augmentation projetée.

La 6^e, au contraire, rejette cette augmentation.

La section centrale adopte l'article par cinq voix contre une. Elle fait toutefois observer que c'est encore ici pour le Ministre une occasion d'examiner sérieusement si le personnel actuellement en fonctions ne suffirait pas pour le service dont il s'agit, sans faire de nouvelles nominations.

CHAPITRE IV.

Postes.

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

La 1^{re} section appelle l'attention sérieuse de M. le Ministre des Travaux Publics sur l'institution des directions provinciales, dont elle ne reconnaît pas

l'utilité, et sur la nécessité de faire disparaître les traitements personnels et supplémentaires à mesure des vacances d'emploi.

M. le Ministre a répondu :

» Le Gouvernement ne peut que reproduire les explications données à la
» section centrale chargée de l'examen du projet de loi sur les modifications
» au système postal, et qui avait également demandé s'il ne serait pas possible
» de supprimer des directeurs ainsi qu'on l'avait déjà fait pour la province de
» Limbourg.

» Les bons résultats de l'organisation décrétée en 1841 sont suffisamment
» constatés par une expérience de plusieurs années, qui ne permet plus d'élever
» le moindre doute sur l'utilité de l'institution des directeurs provinciaux ;
» en présence des améliorations nombreuses qui ont été introduites sous ce
» nouveau régime, la suppression des emplois dont il s'agit serait d'autant plus
» inopportune que l'extension considérable donnée à toutes les branches du
» service exige aujourd'hui une surveillance bien plus active et pour ainsi dire
» non interrompue.

» S'il n'a pas été pourvu dans le temps à la direction vacante du Limbourg,
» c'est uniquement à cause de la faible importance de cette province, qui ne
» compte qu'un très petit nombre de bureaux de poste, et dont la recette est
» de beaucoup inférieure à celle des autres provinces du royaume.

» Quant aux traitements supplémentaires et personnels accordés à quel-
» ques fonctionnaires ou employés, l'administration ne laisse échapper aucune
» occasion de les faire disparaître ; aussi le chiffre de ces traitements, qui était
» de 50,450 fr. en 1842, ne s'élève plus aujourd'hui qu'à la moitié environ de
» cette somme, soit 16,160 fr. »

La 6^e section a demandé si le Gouvernement ne pourrait pas couvrir l'augmentation destinée aux facteurs par une simplification des rouages de l'administration et par d'autres économies ?

Elle demande que les employés qui ont un traitement suffisant ne puissent pas se livrer à une autre industrie.

M. le Ministre a répondu :

» Il est indispensable de maintenir l'augmentation demandée pour les fac-
» teurs, attendu qu'aucune simplification ne peut être introduite dans les
» rouages de l'administration, dont le service tend, au contraire, à se com-
» pliquer, par suite des exigences du public et des autorités locales, qui ne
» cessent de réclamer de nouvelles facilités pour la transmission des corres-
» pondances.

» Le règlement général sur le personnel des postes, en date du 30 juillet 1845,
» interdit formellement aux employés d'un grade supérieur à celui de distri-
» buteur, d'exercer aucune industrie particulière, et l'administration veille
» avec soin à ce que cette défense soit respectée. Toutefois, il a paru équitable

» de ne pas donner d'effet retroactif à cette mesure, et d'admettre une exception
 » en faveur d'anciens agents qui se trouvaient dans le cas indiqué, sauf à les
 » faire rentrer dans la règle commune, si la moindre plainte venait à s'élever
 » contre leur gestion. »

La section centrale adopte.

ART. 2. *Matériel* fr. 500,000

La 3^e section rejette l'augmentation de 20,000 fr. et demande s'il ne serait pas possible de faire des économies sur les impressions.

La 6^e demande des explications sur l'augmentation précitée.

M. le Ministre a répondu :

« En ce qui concerne les dépenses du matériel, une économie pourra sans
 » doute être faite sur les impressions, qui viennent d'être adjudgées à des prix
 » plus favorables ; mais, d'un autre côté, la création de plusieurs bureaux de
 » poste et les changements apportés à quelques parties de la comptabilité,
 » nécessiteront l'emploi d'un plus grand nombre d'imprimés.

» Il ne faut pas non plus perdre de vue qu'un nouvel accroissement de
 » dépense doit résulter de l'exécution du projet de loi sur les modifications
 » au régime postal, et notamment de l'art. 3, relatif aux lettres recom-
 » mandées.

» Sans pouvoir déterminer avec certitude la somme nécessaire pour confec-
 » tion de registres, etc., il est cependant probable que cette dépense absorbera
 » l'économie prévue sur les frais d'impression. Peut-être même le Gouverne-
 » ment se verra-t-il obligé de réclamer un crédit supplémentaire, lorsqu'il
 » s'agira de la confection des estampilles qui doivent servir à l'affranchisse-
 » ment des lettres et dont il est impossible de déterminer le prix avant d'avoir
 » recueilli quelques renseignements préalables à ce sujet.

» Quant à l'augmentation demandée pour créer quelques nouveaux services
 » de transport des dépêches, il serait difficile de la justifier par d'autres consi-
 » dérations que celles mentionnées à l'appui du Budget ; seulement on croit
 » devoir ajouter que les entrepreneurs se plaignent en général de la modicité
 » de leur salaire, d'où il faut conclure qu'à l'expiration des contrats, l'admi-
 » nistration sera forcée de subir des conditions plus onéreuses. »

La section centrale adopte.

ART. 3. *Frais de construction et d'entretien de voitures destinées au
 service des postes sur le chemin de fer* fr. 20,000

Adopté.

CHAPITRE V.

Mines.

OBSERVATION GÉNÉRALE.

La 3^e section pense que les mines devraient couvrir leurs dépenses; elle réserve son vote.

La 6^e section renouvelle les observations qui ont été faites par la section centrale de 1847 sur la redevance des mines.

M. le Ministre a répondu :

« Déjà différentes sections ont exprimé ce même vœu les années précédentes.

» Le Gouvernement a, dès le mois d'octobre 1846, consulté le conseil des mines sur les modifications qu'il convenait d'introduire dans l'assiette de la redevance des mines, dans le chiffre du produit de cette redevance, etc.

» L'inspecteur général des mines a été consulté, à son tour, sur ces questions.

» Ces deux autorités ne sont pas d'accord sur la nature et l'étendue des modifications à introduire dans le système en vigueur.

» En présence de cette divergence d'opinions, il a été décidé que les avis du conseil des mines et de l'inspecteur général des mines, seraient communiqués aux députations permanentes des provinces de Hainaut, de Liège, de Luxembourg et de Namur : ces collèges sont actuellement saisis de l'examen des questions qui se rattachent au projet de rendre plus productives les redevances sur les mines. »

La section centrale s'en réfère sur ce point à la discussion qui a eu lieu récemment dans la Chambre et à la promesse faite par M. le Ministre de hâter l'examen de la question. Les rapports ci-dessus mentionnés du Conseil et de l'Inspecteur général des mines seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

ART. 1^{er}. *Conseil des mines. — Traitements des fonctionnaires, frais de route et matériel.* fr. 45,000

La 6^e section a demandé un état des travaux du conseil des mines.

Cet état fourni par M. le Ministre forme l'annexe M.

La section centrale renouvelle ici l'observation qu'elle a déjà faite plus haut, à savoir que le personnel et le matériel doivent être à l'avenir séparés.

Elle a demandé à M. le Ministre un tableau du personnel des mines qui est annexé au présent rapport sous la lettre *N*.

ART. 2. *Traitements des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement.* fr. 167,200

Adopté.

ART. 3. *Jury d'examen et voyages des élèves des mines* fr. 6,000

Adopté.

ART. 4. *Subsides aux caisses de prévoyance, secours et récompenses, etc.* fr. 45,000

Adopté.

ART. 5. *Impressions, achats de livres et d'instruments, encouragements et subventions pour la publication des plans et mémoires, essais et expériences.* fr. 9,000

Adopté.

CHAPITRE VI.

Pensions.

ART. 1^{er}. *Pensions.* fr. 75,000

La 4^e section réclame des justifications d'âge, de durée de service pour les employés mis à la pension.

M. le Ministre a répondu :

« Les neuf arrêtés royaux ci-annexés, contiennent l'indication de l'âge et de la durée des services des fonctionnaires et employés admis à la pension du 1^{er} septembre 1846 au 30 septembre 1847.

» Pour aller au-devant d'une observation que pourrait suggérer le peu de durée des services d'une partie des facteurs ruraux des postes admis à la pension, l'on croit utile de faire remarquer que le service de la poste rurale, organisé en 1836, s'est recruté parmi les messagers de canton et de commissariat de district, dont la plupart avaient déjà de longs services au moment de leur nomination par le Gouvernement. Cette considération explique pourquoi un certain nombre de facteurs, dont les fonctions sont d'ailleurs extrêmement pénibles, n'ont pas pu être maintenus plus longtemps en activité

» Aux termes du règlement général concernant le personnel de l'administration des postes, approuvé par arrêté royal du 30 juillet 1845, personne ne peut être admis en qualité de facteur s'il n'est âgé de moins de 36 ans Il doit être

» constaté, d'ailleurs, au moyen d'un certificat signé de deux médecins, dont
 » l'un est désigné par l'administration, que le candidat n'est atteint d'aucune
 » infirmité ou maladie. (*Circulaire du 25 juin 1844*, n° 569.) Ces mesures,
 » ainsi que la réduction des tournées d'un grand nombre de facteurs ruraux
 » (*voir les Développements à l'appui du Budget de 1848*, p. 95), tendent à faire
 » diminuer successivement le chiffre des pensions à accorder au personnel dont
 » il s'agit.

» Le tableau ci-annexé, indique l'âge et la durée des services des personnes
 » admises à la pension, en vertu des dispositions de la loi du 19 frimaire
 » an VII, sur la poste aux chevaux, maintenues en vigueur par l'art. 65 de
 » la loi générale du 21 juillet 1844, sur les pensions civiles et ecclésiastiques.

» Le Gouvernement est résolu à n'accorder les pensions de cette catégorie
 » qu'avec la plus grande réserve, ainsi que l'indique la circulaire n° 24, du
 » 26 octobre 1847. »

Les arrêtés et les autres documents ci-dessus mentionnés seront déposés
 sur le bureau pendant la discussion.

Un membre de la 4^e section fait observer que les employés des postes seront
 tous pensionnés avant peu, leur service étant insoutenable.

M. le Ministre a répondu :

« Depuis longtemps déjà on a compris la nécessité d'alléger la tâche imposée
 » aux facteurs ruraux, auxquels l'observation ci-contre semble particulièrement
 » faire allusion; c'est dans ce but que les Chambres ont accordé l'année der-
 » nière un supplément d'allocation, qui a permis d'augmenter le nombre de
 » ces agents et de réduire le parcours de certaines tournées que leur longueur
 » rendait inexécutables.

» Toutefois, il reste encore des améliorations à introduire sous ce rapport,
 » et aussitôt que l'administration aura pu apprécier l'influence des derniers
 » changements apportés à l'organisation du service rural, il est probable qu'un
 » nouveau crédit devra être demandé, afin d'obvier d'une manière complète à
 » l'inconvénient grave signalé par la 4^e section. »

Un membre désire qu'il soit fixé, suivant les catégories des travaux, un âge
 après lequel on n'admettrait plus d'employés au chemin de fer.

M. le Ministre a répondu :

« Les arrêtés organiques actuellement en vigueur pour l'administration des
 » chemins de fer établissent des conditions d'âge pour l'admission aux divers
 » emplois. Ainsi les gardes-convois, dont le service périlleux exige de la
 » vigueur et de l'adresse, ne sont pas admis après 27 ans; les employés
 » des autres services et les ouvriers après l'âge de 50 ans.

» Il est rarement fait d'exception à cette règle, et encore ces exceptions ne
 » concernent-elles que des candidats qui dépassent d'une ou de deux années

» au plus l'âge requis, et qui justifient d'ailleurs cette faveur par des qualités
 » et une aptitude exceptionnelles. Au surplus, les candidats sont examinés
 » par une commission instituée à cet effet. »

La section centrale adopte.

CHAPITRE VII.

Secours.

ART. 1^{er}. *Secours à des employés, veuves ou familles des employés
 qui n'ont pas de droits à la pension.* fr. 5,000

Adopté.

CHAPITRE VIII.

ART. 1^{er}. *Dépenses imprévues non libellées au Budget.* fr. 18,000

Adopté.

OBSERVATIONS FINALES.

La section centrale a chargé M. Osy de faire rapport des deux projets de loi présentés par M. le Ministre des Finances dans la séance du 15 décembre 1848, et relatifs l'un au crédit complémentaire de fr. 162,652-55, l'autre au crédit complémentaire de fr. 187,162-56.

Les pétitions que la Chambre a renvoyées à la section centrale des travaux publics seront déposées sur le bureau pendant la discussion. La section propose qu'elles soient ensuite renvoyées à M. le Ministre des Travaux Publics.

Les annexes *G, H, I, K, L* et *N* n'étant parvenus au rapporteur que durant l'impression du présent rapport, il a été impossible de les soumettre à l'examen de la section centrale et de consigner ici les observations auxquelles ils auraient pu donner lieu.

Enfin M. le Ministre des Travaux Publics a, par lettre du 29 décembre 1847, demandé que l'art. 53 du chap. II de son Budget fût augmenté d'une somme de 16,760 fr. pour frais de surveillance des chemins de fer, canaux, ponts et routes *conçédés*. La tardivité de cette demande n'a pas permis de la soumettre à la section centrale. La lettre précitée sera déposée sur le bureau, et la demande qu'elle renferme pourra faire l'objet d'un amendement.

Le rapporteur,

F. TIELEMANS.

Le président,

N. J. A. DELFOSSE.

ANNEXES.

ANNEXE A.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, le 184 .

MONSIEUR LE MINISTRE,

Pour satisfaire au vœu de votre dépêche du 20 septembre dernier, 6^e division A, n^o 4625 (cabinet n^o $\frac{VI}{31}$) nous avons l'honneur de vous transmettre l'avis du conseil sur les projets de divers travaux que M. l'ingénieur en chef, chargé du service spécial de la Meuse dans les provinces de Namur et de Liège, propose d'exécuter à Anhée, Yvoir, Fidevoye, Godinne, Rivière et Burnot.

Ces travaux, Monsieur le Ministre, sont réclamés par la navigation, et ceux du même genre précédemment effectués, paraissent un sûr garant du succès réservé à l'exécution des projets dont il s'agit.

Il résulte en effet du rapport ci-joint en copie de M. l'inspecteur divisionnaire De Moor, que les sondages pratiqués, par son ordre et sous ses yeux dans toutes les passes navigables existant sur la Meuse, ont donné lieu de reconnaître que les prévisions de M. l'ingénieur en chef Guillery s'étaient généralement réalisées.

On peut signaler particulièrement la réussite complète de la passe de Marche-en-Pré et celle des trois passes de Huy, où l'application de ce système avait été jugé plus difficile que sur tous les autres points du territoire belge.

Les devis et cahiers des charges relatifs aux travaux proposés n'ont donné lieu à aucune observation au sein du conseil.

Cette assemblée se ralliant aux conclusions du rapport susdit, est en conséquence d'avis que les projets dont il est question, méritent d'être approuvés par votre département, et elle émet en outre le vœu, Monsieur le Ministre, qu'à la somme de 229,000 francs, montant de l'évaluation des ouvrages proposés, il puisse être ajouté 40,000 francs, afin de procurer à la navigation, entre Dinant et Namur, sur une ligne non interrompue de 22,500 mètr., des chemins de halage suffisamment élevés, le long de la rive gauche du fleuve, avec un mètre au moins de tirant d'eau au dessous de l'étiage et, à cette profondeur, 21^m50 de largeur au plafond.

Le Président,

NOËL.

Pour le secrétaire :

Le Secrétaire-adjoint,

DESMAVAIS.

ANNEXE B.


A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, le 6 décembre 1847.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 4 de ce mois, 6^e division, A, n° 4796, par laquelle vous avez bien voulu me demander des renseignements sur les causes de la diminution des produits de la Dyle et du Demer, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint l'état de la recette perçue au bureau de Werchter, pendant les 11 premiers mois de cette année et s'élevant à fr. 5,006-90; il en résulte qu'en portant à fr. 264-58 celle du mois de décembre, produit moyen des mois de septembre, octobre et novembre, la recette totale de 1847 s'élèvera à fr. 5,271-48, ce qui constitue une augmentation notable sur les années 1845 et 1846.

Les années 1841, 1842 et 1843 ont donné, à la vérité, une recette plus élevée, puisqu'elle est de fr. 5,845-57 en moyenne pour ces trois années, mais il est à remarquer qu'alors les travaux de fortifications de la ville de Diest étaient en pleine activité et qu'une grande partie des briques provenant de Boom et de Rupelmonde, a été transportée par le Demer.

La diminution des produits de cette rivière pendant l'année 1846 provient des gelées qui ont eu lieu pendant les premiers mois de l'année et de la grande sécheresse de l'été, car en temps de basses eaux la navigation de cette rivière est très difficile, à cause du peu de barrages qui y sont établis.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon profond respect.

L'ingénieur,

E. CAREZ.

Recettes effectuées au bureau de Werchter pour le péage du droit de navigation sur la Dyle et le Demer, pendant les onze premiers mois de 1847.

MOIS.	QUINZAINES.	RECETTE	RECETTE	Observations.
		de CHAQUE QUINZAINE.	de CHAQUE MOIS.	
Janvier	1 ^{re} quinzaine	3 24	28 50	
	2 ^e id.	25 26		
Février	1 ^{re} id.	100 26	266 16	
	2 ^e id.	165 90		
Mars	1 ^{re} id.	226 86	436 08	
	2 ^e id.	209 22		
Avril	1 ^{re} id.	183 54	385 20	
	2 ^e id.	201 66		
Mai	1 ^{re} id.	180 06	334 02	
	2 ^e id.	153 96		
Juin	1 ^{re} id.	137 64	311 04	
	2 ^e id.	173 40		
Juillet	1 ^{re} id.	95 70	199 74	
	2 ^e id.	104 04		
Août	1 ^{re} id.	123 60	252 48	
	2 ^e id.	128 88		
Septembre	1 ^{re} id.	139 32	256 32	
	2 ^e id.	117 00		
Octobre	1 ^{re} id.	119 10	256 20	
	2 ^e id.	137 10		
Novembre	1 ^{re} id.	141 60	281 16	
	2 ^e id.	139 56		
TOTAL		3,006 90	= 3,006 90	

Bruxelles, le 6 décembre 1847.

L'ingénieur,

E. CAREZ.

ANNEXE C.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, le 7 décembre 1847.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 4 de ce mois, 6^e division *a*, n° 4796, vous avez bien voulu me demander des renseignements sur les observations présentées à la Chambre des Représentants, dans sa séance du 17 avril dernier, contre le système d'endiguement de la rivière le Demer; en réponse à cette demande, j'ai l'honneur de vous faire connaître que les travaux exécutés le long de la Dyle, entre Werchter et Muysen, près de Malines, et le long du Demer, entre Aerschot et Werchter, avaient pour but de préserver des inondations les propriétés de la vallée longeant ces rivières, attendu que ces propriétés, composées en très grande partie de terres labourables, étaient devenues improductives par suite des débordements continuels de ces rivières, qui ravageaient à peu près chaque année les récoltes de toute cette contrée; les dégâts ont surtout été considérables en 1844 et 1845, puisque, dans une seule commune, ils ont été évalués à 150,000 fr. environ pour l'année 1844-1845. Ces travaux ont été commencés dans le mois de juin 1845 et pendant cette campagne l'on a exécuté tout ce qui était à faire entre Werchter et Malines; l'hiver suivant, des pluies très abondantes sont survenues et ont fait déborder toutes les principales rivières du pays; la section de la Dyle où nos travaux avaient été exécutés, en a été exceptée, aucune partie de digue n'a été franchie par les eaux, et toute la contrée entre Werchter et Malines a été entièrement, depuis cette époque, à l'abri de ces désastres.

Pendant les campagnes 1846 et 1847, l'on a fait le même ouvrage aux rives du Demer, entre Aerschot et Werchter; les digues ont été élevées au-dessus des plus hautes eaux connues, et l'on a redressé le lit dans les parties les plus sinueuses, afin d'accélérer l'écoulement des eaux lors des fortes crues; ces travaux sont maintenant terminés, à l'exception des deux nouvelles rectifications autorisées par votre Département le 14 octobre dernier, et j'ai la conviction qu'ils auront aussi pour effet de préserver cette vallée du Démer des inondations continuelles dont les habitants se plaignent depuis un temps immémorial.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 17 avril dernier, M. le représentant Vanden Eynden a fait remarquer que si le travail d'endiguement est favorable aux terres, il est nuisible aux prairies; je ferai observer à cet égard que sur cette partie de la vallée du Demer et de la Dyle, il ne se trouve pas la 10^e partie du terrain convertie en prairies; cette dernière catégorie ne

comprend même généralement que les parties basses, où les eaux étaient stagnantes et formaient des espèces de marais peu productifs ; l'endiguement sera donc utile à ces terrains, puisque, d'un côté, il les asséchera en temps d'été lorsque les récoltes pourraient souffrir de la présence des eaux, et que, d'un autre côté, il permettra de les arroser, en temps convenable, au moyen de petites buses qu'on pourra établir à travers les digues. Tous les propriétaires intéressés, ainsi que les administrations des communes que ces rivières traversent, ont pu apprécier l'avantage de ces travaux, et j'ose affirmer qu'ils considèrent comme un grand bienfait pour leur contrée le résultat qu'on en a obtenu.

Les observations de M. Vanden Eynden sont plutôt relatives à la partie du Demer entre Aerschot et Diest, et, à cet égard, l'administration partage tout à fait son avis ; dans cette vallée, l'on ne rencontre aucune terre labourable, ce sont toutes prairies rendues des plus fertiles par les débordements du Demer, et si l'on y établissait des digues comme à l'aval d'Aerschot, l'on diminuerait considérablement la valeur de ces propriétés ; les travaux projetés sur cette section ne consistent donc que dans les redressements du lit de la rivière, afin d'accélérer la vitesse des eaux en temps d'inondation et dans le creusement de fossés latéraux, afin de diriger à l'aval des retenues les eaux qui ne pourraient trouver leur évacuation dans le bief supérieur.

Il résulte de ce qui précède, que les travaux à faire à l'amont d'Aerschot diffèrent entièrement de ceux exécutés à l'aval, et que, conformément au rapport général que j'ai transmis en 1845, à votre Département, ils seront combinés de manière à faciliter l'irrigation des prairies lorsque la saison sera favorable et, en d'autres temps, à évacuer les eaux des prairies basses.

Ce système de travaux recevra, j'en ai la conviction, l'assentiment de tous les propriétaires intéressés et atteindra le but que le Gouvernement s'est proposé en les faisant exécuter.

J'ose espérer, Monsieur le Ministre, que ces renseignements vous suffiront pour donner les explications réclamées par la section centrale.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, la nouvelle assurance de mon entier dévouement et de mon profond respect.

L'ingénieur chargé du service de la Dyle et du Demer.

E. CAREZ.

ANNEXE D.

NOUS GUILLAUME, etc.

Sur les rapports de notre Ministre de l'Intérieur et du Waterstaat, du 17 février dernier, n° 17 W, et du 5 mars suivant, n° 24 W, le premier sur deux adresses des États de la Flandre occidentale, la première contenant leurs vœux de regarder comme non avenue la proposition faite par les États députés, de pourvoir dans les travaux faits aux routes, au moyen de l'imposition de centimes additionnels, et l'autre portant des réclamations générales contre la charge de supporter les dépenses des travaux du Waterstaat, remis à la province et demandant qu'il y soit pourvu de la manière indiquée dans l'adresse ;

Le second (rapport) relatif aux réclamations transmises et appuyées par la députation des États des villes d'Ostende et de Nieuport, contre les dispositions de l'art. 9 de notre arrêté du 17 décembre 1819, n° 1, qui les charge des frais d'entretien des ouvrages des ports de mer dans lesdites villes ;

Vu les rapports ultérieurs de notre dit Ministre, du 18 avril présente année, n° 25 W, et du 4 juin suivant, n° 3 W ;

Vu les avis de la commission d'État, nommée par notre arrêté secret du 1^{er} août 1818, *litt.* FF ;

Vu la liste n° 2, jointe à notre dit arrêté et qui comprend les ouvrages appartenant aux ports d'Ostende et de Nieuport, qui sont remis à la province ;

Vu la dernière partie de l'art. 9 susmentionné, de l'arrêté du 17 décembre 1819, n° 1, portant que de la disposition qui met les ouvrages des ports à charge des villes où ils sont situés, peuvent être exceptés tels autres ouvrages d'intérêt général que nous pourrions ultérieurement indiquer ;

Considérant que le principe sur lequel l'arrêté du 17 décembre 1819 est basé, tomberait en grande partie hors d'application, si, conformément aux vœux des États, la rivière de la Lys, les canaux de Gand à Ostende et de Plasschendaele à Dunkerque, ainsi que les ouvrages en dépendants, étaient repris à charge du royaume ;

Que les ouvrages du port d'Ostende et de Nieuport, avec les ouvrages de défense à la mer qui en dépendent, sont étroitement liés avec les travaux de fortification et contribuent à garantir une grande étendue de terrain dans plus d'une province, contre les inondations et les invasions de la mer ; que, par conséquent, l'intérêt général du royaume exige impérieusement les soins les plus immédiats pour l'entretien de ces ouvrages, et qu'ainsi il y a lieu à appliquer auxdits ouvrages l'exception réservée par l'art. 9 de notre arrêté du 17 décembre 1819, n° 1,

AVONS TROUVÉ BON ET ENTENDU :

ART. 1^{er} De ne pas accueillir la demande qui nous a été faite par les États de la Flandre occidentale, de remettre à charge du trésor les ouvrages de la rivière la Lys, ainsi que des canaux de Gand à Ostende et de Plasschendaele à Dunker-

que, confirmant à l'égard de l'entretien et dépenses desdits ouvrages les dispositions de notre arrêté du 17 décembre 1819, n° 1.

Que le port d'Ostende et ouvrages en dépendants seront de nouveau entretenus, en tout ou en partie, aux frais de l'État, savoir :

- a.* La grande digue de mer qui couvre la ville ;
- b.* Les épis en pierre au-devant de cette digue de mer ;
- c.* La jetée d'ouest ;
- d.* La digue basse ou perré faisant suite à cette jetée à l'intérieur du port ;
- e.* La petite digue de mer sur l'avant-port ;
- f.* La jetée d'est, et la digue au derrière ;
- g.* Les rivages au delà de cette digue ;
- h.* La digue en terre appartenant aux travaux de rivage depuis le musoir de la jetée d'ouest, jusqu'à la nouvelle écluse en construction, et ci-après dénommée, à l'exception du port d'échouage, dont les revêtements seront entretenus par la ville d'Ostende ;
- i.* L'écluse de chasse, les digues et son bassin de retenue ;
- k.* La digue en terre qui sépare le port du canal prolongé dans Ostende ;
- l.* La nouvelle écluse qui se construit au port dans les fortifications. Tous ces ouvrages, sauf l'exception mentionnée sous la lettre *h*, seront exclusivement entretenus par le Gouvernement ;
- m.* Les écluses de Slykens ;
- n.* Les bajoyers des vieilles écluses de Slykens ;
- o.* Les estacades en bois y appartenant ;
- p.* Les quais revêtus en charpente à l'intérieur de l'aile de cette écluse ;
- q.* Les rivages de l'aile droite de cette écluse.

Tous ces ouvrages sont placés sous la direction du Département de l'Intérieur et du Waterstaat, et seront entretenus dorénavant, moitié par le trésor, moitié par la province ;

r. Les nouveaux ouvrages construits en 1818 et 1819 dans et près d'Ostende, consistant dans le prolongement du canal de Bruges à travers le bassin de commerce, seront entretenus par la province comme appartenant audit canal, à l'exception de la nouvelle écluse à sas, placée à l'entrée du bassin de commerce d'Ostende, laquelle continuera à être administrée par le Département de l'Intérieur et du Waterstaat ; son entretien cependant sera supporté, moitié par le trésor, moitié par la ville, pour autant que la dépense excède le produit annuel du droit de passe qui sera perçu à cette écluse.

Que les frais d'entretien des ouvrages du port de Nieupoort, digues, écluses et quais y appartenant, seront à charge de la province pour un tiers et du trésor pour les deux autres tiers.

Notre Ministre de l'Intérieur et du Waterstaat est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont une expédition sera adressée à notre Ministre des Finances, à la chambre des comptes, et à la commission d'État, nommée par notre arrêté secret du 1^{er} août 1818, *litt. FF*, pour information.

Bruxelles, le 6 juin 1821.

GUILLAUME.

De par le roi :

Signé, J.-G. DE MEY VAN STREEFKERK.

ANNEXE E.

ÉTAT indiquant, année par année, le montant des sommes perçues et dépensées par la régence d'Ostende, du chef de l'écluse construite en cette ville en 1821.

ANNÉES.	SOMMES PERÇUES.	SOMMES dépensées POUR TRAVAUX d'entretien.	PERSONNEL ÉCLUSIERS.	TOTAL de la DÉPENSE.	DIFFÉRENCES		Observations
					EN PLUS sur la recette.	EN MOINS sur la recette.	
1821		»	1,333 24	»	»	»	
1822		»	1,333 24	»	»	»	
1823	De 1821 à 1827 inclus on n'a pu découvrir les recettes.	579 89	1,333 24	»	»	»	
1824		516 96	1,333 24	»	»	»	
1825		516 96	1,333 24	»	»	»	
1826		5,707 19	1,333 24	»	»	»	
1827		»	1,333 24	»	»	»	
1828	1,441 90	423 28	1,333 24	1,786 82	»	314 62	
1829	1,519 42	634 92	1,333 24	1,968 16	»	648 74	
1830	1,333 11	»	1,333 24	1,333 24	19 87	»	
1831	3,174 20	634 92	1,333 24	1,968 16	1,206 04	»	
1832	4,533 78	571 43	1,333 24	1,904 67	2,431 11	»	
1833	4,144 47	687 50	1,333 24	2,020 74	2,123 73	»	
1834	2,331 83	687 50	1,333 24	2,020 74	331 09	»	
1835	2,235 31	830 00	1,333 24	2,183 24	70 27	»	
1836	1,272 53	843 00	1,333 24	2,178 24	»	903 91	
1837	2,563 31	844 50	1,333 24	2,177 74	187 57	»	
1838	2,939 12	846 00	1,330 68	2,176 68	782 44	»	
1839	2,826 31	1,087 50	1,323 00	2,410 30	416 01	»	
1840	1,806 41	923 00	1,323 00	2,248 00	»	441 59	
TOTAL.....					7,588 13	2,310 86	
					2,310 86		
Différence en plus.....					5,277 27		

ANNEXE F.

Corps des ponts et chaussées.

N° D'ORDRE.	NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT supplémentaire à raison de fonc- tions supérieu- res au grade ef- fectif.	INDEMNITÉ fixe par abonne- ment pour frais de bureau et de déplacem ^{ts} ex- traordinaires.	TOTAL.
INSPECTION GÉNÉRALE.						
1	Noël	Inspecteur-général.	12,000 00	»	6,000 00	18,000 00
2	Maurice Philippe (a).	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	6,300 00	»	»	6,300 00
3	Desmarais	Ingénieur de 2 ^e classe.	5,200 00	»	1,200 00	4,400 00
4	Stevens	Conducteur de 1 ^{re} classe.	2,400 00	»	»	2,400 00
SERVICES ORDINAIRES.						
PROVINCE D'ANVERS.						
5	Dedobbeleer	Ingénieur en chef de 2 ^e cl.	5,200 00	»	(b) 633 34	5,833 34
6	Lebens	Ingénieur de 2 ^e classe.	5,200 00	»	1,200 00	4,400 00
7	Goddyn	Id. de 3 ^e classe.	2,400 00	»	1,200 00	3,600 00
8	Crépin	Sous-ingénieur.	2,000 00	»	1,000 00	3,000 00
9	Waeghemans	Conducteur de 3 ^e classe.	1,500 00	»	»	1,500 00
10	Heymans	Id. id.	1,500 00	»	»	1,500 00
PROVINCE DE BRABANT.						
11	Groetaers	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	6,300 00	»	(c) 833 33	7,133 33
12	O'Sullivan	Ingénieur de 1 ^{re} classe.	5,800 00	»	1,200 00	5,000 00
13	Carez, M.	Id. de 2 ^e classe.	5,200 00	»	1,200 00	4,400 00
14	Penant	Conducteur de 1 ^{re} classe.	2,400 00	»	»	2,400 00
15	Renaud	Id. de 2 ^e classe.	2,000 00	»	»	2,000 00
16	Courtois, père.	Id. id.	2,000 00	»	»	2,000 00
17	Crets	Id. id.	2,000 00	»	»	2,000 00
18	Dethy	Id. id.	2,000 00	»	»	2,000 00
19	Moreau	Id. de 3 ^e classe.	1,500 00	»	»	1,500 00
20	Ricaille	Id. id.	1,500 00	»	»	1,500 00
21	Van Vreckom	Id. id.	1,500 00	»	»	1,500 00
22	Besme	Id. id.	1,500 00	»	»	1,500 00

(a) Cet ingénieur en chef est spécialement attaché au conseil des ponts et chaussées.

(b) Les deux autres tiers de cette indemnité, fr. 1,266-66, sont payés par la province.

(c) Id. fr. 1,666-67.

N° D'ORDRE.	NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT supplémentaire à raison de fonc- tions supérieu- res au grade ef- fectif	INDEMNITÉ fixe par abon- nement pour frais de bureau et de déplacements ex- traordinaires	TOTAL.
PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.						
23	Magis.....	Ingénieur de 1 ^{re} cl. faisant fonctions d'ing. en chef.	3,800 00	700 00	(a) 833 35	5,333 35
24	Declercq, P.....	Ingénieur de 3 ^e classe....	2,400 00	»	(b) 1,000 00	3,400 00
25	Laurensius.....	Sous-ingénieur.....	2,000 00	»	1,000 00	3,000 00
26	Bernard.....	Id.	2,000 00	»	1,000 00	3,000 00
27	Petit.....	Id.	2,000 00	»	600 00	2,600 00
28	Declercq, J.....	Conducteur de 1 ^{re} classe..	2,400 00	»	»	2,400 00
29	Rempynck.....	Id. de 2 ^e classe....	2,000 00	»	»	2,000 00
30	Serésia.....	Id. id.	2,000 00	»	»	2,000 00
31	Defaive.....	Id. id.	2,000 00	»	»	2,000 00
32	De Aguilar.....	Id. id.	2,000 00	»	»	2,000 00
33	Ilehten.....	Id. de 3 ^e classe....	1,500 00	»	»	1,500 00
PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.						
34	Wolters.....	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	6,300 00	»	(c) 833 35	7,133 35
35	Lemmen.....	Ingénieur de 1 ^{re} classe....	3,800 00	»	1,500 00	5,300 00
36	Colson.....	Sous-ingénieur.....	2,000 00	»	1,000 00	3,000 00
37	Lamal.....	Id.	2,000 00	»	800 00	2,800 00
38	De Bruyn.....	Id.	2,000 00	»	600 00	2,600 00
39	Garnier.....	Conducteur de 1 ^{re} classe..	2,400 00	»	»	2,400 00
40	Taquet.....	Id. id. ..	2,400 00	»	»	2,400 00
41	De Rudder.....	Id. id. ..	»	(d) 650 00	»	650 00
42	Wellen.....	Id. de 2 ^e classe....	2,000 00	»	»	2,000 00
43	Maes.....	Id. id.	2,000 00	»	»	2,000 00
44	Cambier.....	Id. de 3 ^e classe....	1,500 00	»	»	1,500 00
45	Poppe.....	Id. id.	1,500 00	»	»	1,500 00
46	Bekaert.....	Id. id.	1,500 00	210 00	»	1,710 00
47	Gevaert.....	Id. id.	1,500 00	»	»	1,500 00
48	Hanux.....	Aspirant-conducteur.....	1,000 00	»	»	1,000 00
49	De Posch.....	Id. id.	1,000 00	»	»	1,000 00

(a) Les deux autres tiers, soit fr. 1,666-67, sont payés par la province.

(b) Cet ingénieur touche en outre une indemnité de 600 fr. (Voir n° 133.)

(c) Les deux autres tiers, fr. 1666-67, sont payés par la province.

(d) Le traitement fixe de ce conducteur est payé par la province.

N° D'ORDRE.	NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT supplémentaire à raison de fonc- tions supérieu- res au grade ef- fectif	INDEMNITÉ fixe par abonne- ment pour frais de bureau et de déplacem ^{ts} ex- traordinaires.	TOTAL.
PROVINCE DE HAINAUT.						
50	Wellens.....	Ingénieur de 1 ^{re} cl. faisant fonctions d'ing. en chef.	5,800 00	700 00	(a) 833 53	5,333 33
51	Fumière.....	Ingénieur de 1 ^{re} classe...	5,800 00	»	1,800 00	5,600 00
52	Harpignies.....	Id. id. ...	5,800 00	»	1,500 00	5,100 00
53	Gombert.....	Id. de 3 ^e classe...	2,400 00	»	1,200 00	5,600 00
54	Vander Heyden	Id. id. ...	2,400 00	»	1,200 00	5,600 00
55	Van Schoubroeck...	Sous-ingénieur.....	2,000 00	»	600 00	2,600 00
56	Heindryckx.....	Conducteur de 1 ^{re} classe..	2,400 00	»	»	2,400 00
57	Heroues.....	Id. id. ..	2,400 00	»	»	2,400 00
58	Canivet.....	Id. id. ..	2,400 00	»	»	2,400 00
59	Lefebvre.....	Id. id. ..	2,400 00	»	»	2,400 00
60	Groulard.....	Id. id. ..	2,400 00	»	»	2,400 00
61	Thomas.....	Id. de 2 ^e classe...	2,000 00	»	»	2,000 00
62	Pierart.....	Id. id. ...	2,000 00	»	»	2,000 00
63	Mathioli.....	Id. id. ...	2,000 00	»	»	2,000 00
64	Descamps.....	Id. id. ...	2,000 00	500 00	»	2,500 00
65	Gilly.....	Id. id. ...	2,000 00	»	»	2,000 00
66	Missonne.....	Id. de 3 ^e classe...	1,500 00	»	»	1,500 00
67	Dewinter.....	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
68	Lallemant.....	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
69	Michaux.....	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
70	Giroux.....	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
71	Groulard.....	Aspirant conducteur....	1,000 00	»	»	1,000 00
PROVINCE DE LIÈGE.						
72	Gérardot.....	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	5,200 00	»	(c) 833 53	6,033 53
73	Halkin.....	Ingénieur de 1 ^{re} classe....	5,800 00	»	1,500 00	5,100 00
74	Hanquet.....	Id. de 2 ^e classe....	5,200 00	»	1,200 00	4,400 00
75	Gille.....	Conducteur de 1 ^{re} classe..	2,400 00	»	»	2,400 00
76	Despineto.....	Id. id. ..	2,400 00	»	»	2,400 00
77	Dupont.....	Id. de 2 ^e classe...	2,000 00	»	»	2,000 00

(a) Les deux autres tiers fr. 1,666-67 sont payés par la province.

(b) Ce conducteur jouit en outre d'une indemnité de 1,200 fr. Voyez n° 172.

(c) Cet ingénieur en chef touche en outre une indemnité de 2,000 fr. Voir n° 150.

N° D'ORDRE.	NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT supplémentaire à raison de fonc- tions supérieu- res au grade ef- fectif.	INDEMNITÉ fixe par abon- nement pour frais de bureau et de déplacements ex- traordinaires	TOTAL.
78	Barré	Conducteur de 3 ^e classe...	1,500 00	»	»	1,500 00
79	Monami	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
80	Cordier	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
81	Debeve	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
82	Roscles	Aspirant-conducteur	1,000 00	»	»	1,000 00
PROVINCE DE LIMBOURG.						
83	Guioth	Ingénieur en chef de 2 ^e cl.	5,200 00	»	(a) 635 33	5,835 33
84	Maes de Zutter	Ingénieur de 1 ^{re} classe...	3,800 00	»	1,200 00	5,000 00
85	Depermentier	Sous-ingénieur	2,000 00	»	1,000 00	5,000 00
86	Bonhomme	Conducteur de 2 ^e classe...	2,000 00	»	»	2,000 00
87	De Creft	Id. id. ...	2,000 00	»	»	2,000 00
88	Traets	Id. de 3 ^e classe...	1,500 00	»	»	1,500 00
89	Lejeune	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
90	Theunens	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
91	Poncolet	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
92	Didier	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
PROVINCE DE LUXEMBOURG.						
93	Dutreux	Ingénieur en chef de 2 ^e cl.	5,200 00	»	(b) 335 33	6,035 33
94	Cordonnier	Ingénieur de 2 ^e classe...	3,200 00	»	1,400 00	4,600 00
95	Leclerc	Sous-ingénieur	2,000 00	»	1,000 00	5,000 00
96	Lambert	Id.	2,000 00	»	800 00	2,800 00
97	Lamury	Conducteur de 2 ^e classe...	2,000 00	»	»	2,000 00
98	Bassing	Id. id. ...	2,000 00	»	»	2,000 00
99	Jacques	Id. de 3 ^e classe...	1,500 00	»	»	1,500 00
100	Maciejowski	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
101	Besseling	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
102	Jehanus	Id. id. ...	1,500 00	»	»	1,500 00
103	Joannès	Aspirant-conducteur	1,000 00	»	»	1,000 00

(a) Les deux autres tiers fr. 1,266-67 sont payés par la province.

(b) Id. fr. 1,666-67 id.

N° D'ORDRE.	NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT supplémentaire à raison de fonc- tions supérieu- res au grade ef- fectif.	INDEMNITÉ fixe par abonne- ment pour frais de bureau et de déplacements ex- traordinaires.	TOTAL.
PROVINCE DE NAMUR.						
104	Godin	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	6,300 00	»	(a) 635 35	6,935 55
105	Dumont.....	Ingénieur de 2 ^e classe....	3,200 00	»	1,200 00	4,400 00
106	Beckers.....	Conducteur de 1 ^{re} classe..	2,400 00	»	»	2,400 00
107	Colart.....	Id. id. ..	2,400 00	»	»	2,400 00
108	Wineq.....	Id. id. ..	2,400 00	»	»	2,400 00
109	Braibant.....	Id. de 2 ^e classe... ..	2,000 00	»	»	2,000 00
110	De Greny.....	Id. id. ...	2,000 00	»	»	2,000 00
111	Delhaize.....	Id. id. ...	2,000 00	»	»	2,000 00
112	Bombeke.....	Id. id. ...	2,000 00	»	»	2,000 00
113	Adam.....	Id. de 5 ^e classe... ..	1,500 00	»	»	1,500 00
Totaux des services ordinaires, fr.			275,200 00	2,740 00	42,599 98	318,539 98
SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER CON- CÉDÉS ET INSPECTION DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSEES.						
1^{re} DIVISION.						
114	De Moor.....	Inspecteur divisionnaire..	8,400 00	»	5,000 00	13,400 00
115	Delahaye.....	Ingénieur en chef de 2 ^e cl.	5,200 00	»	4,800 00	10,000 00
116	Spaak.....	Ingénieur de 2 ^e classe....	5,200 00	»	2,500 00	5,700 00
117	Labye.....	Sous-ingénieur-adjoint... ..	2,000 00	»	1,600 00	5,600 00
118	Van Ringh.....	Conducteur de 1 ^{re} classe..	2,400 00	»	1,200 00	5,600 00
119	Rogier.....	Id. de 2 ^e classe... ..	2,000 00	»	1,000 00	5,000 00
120	Wilwerth.....	Id. de 5 ^e classe... ..	1,500 00	»	750 00	2,250 00
121	Goedert.....	Id. id. ...	1,500 00	»	750 00	2,250 00
122	D'Huart.....	Conducteur-adj de 5 ^e cl.	1,500 00	»	750 00	2,250 00
2^e DIVISION.						
123	Gernaert.....	Inspecteur divisionnaire..	8,400 00	»	5,000 00	13,400 00
124	Desart.....	Ingénieur en chef de 2 ^e cl.	5,200 00	»	4,800 00	10,000 00

(a) Les deux autres tiers, fr. 1,265-67, sont payés par la province.

N° D'ORDRE.	NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT supplémentaire à raison de fonc- tions supérieu- res au grade ef- fectif.	INDEMNITÉ fixe par abon- nement pour frais de bureau et de déplacements ex- traordinaires.	TOTAL.
125	D'Elhougue.	Ingénieur-adjoint de 2 ^e cl.	3,200 00	»	2,500 00	5,700 00
126	Cogniouf.	Ingénieur de 5 ^e classe. . .	2,400 00	»	1,800 00	4,200 00
127	Roussau.	Ingénieur-adjoint de 5 ^e cl.	2,400 00	»	1,800 00	4,200 00
128	Andries.	Sous-ingénieur.	2,000 00	»	1,600 00	3,600 00
129	Huriau.	Sous-ingénieur-adjoint . .	(a) »	»	1,600 00	1,600 00
130	Pinsart.	Conducteur de 1 ^{re} classe. .	2,400 00	»	1,200 00	3,600 00
131	Canivet.	Id. id. . .	(b) »	»	1,200 00	1,200 00
132	Declercq.	Id. de 3 ^e classe. . .	1,500 00	»	750 00	2,250 00
133	Toeffaert.	Id. id. . .	1,500 00	»	750 00	2,250 00
134	Vander Elst, Lucien.	Aspirant-conducteur-adj..	1,000 00	»	500 00	1,500 00
5^e DIVISION.						
135	Willmar.	Inspecteur divisionnaire. .	8,400 00	»	5,000 00	13,400 00
136	Dandelin.	Ingénieur de 2 ^e classe. . .	3,200 00	»	2,500 00	5,700 00
137	Balheur.	Conducteur de 2 ^e classe. . .	2,000 00	»	1,000 00	3,000 00
138	Tielemans.	Id. de 3 ^e classe. . .	1,500 00	»	750 00	2,250 00
SERVICES SPÉCIAUX.						
BÂTIMENTS CIVILS.						
139	Roget.	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	6,300 00	»	1,200 00	7,500 00
140	Bodet.	Ingénieur de 3 ^e classe. . .	2,400 00	»	1,000 00	3,400 00
141	Crespelle.	Sous-ingénieur.	2,000 00	»	600 00	2,600 00
142	Crocq.	Conducteur de 2 ^e classe. . .	2,000 00	»	»	2,000 00
143	Alexandre.	Aspirant-conducteur.	1,000 00	»	»	1,000 00
ÉCOLE DU GÉNIE CIVIL, A GAND.						
144	Manilius.	Ingénieur de 1 ^{re} classe. . .	3,800 00	»	»	3,800 00
145	Boudin.	Sous-ingénieur.	2,000 00	»	»	2,000 00
146	Andries.	Id.	2,000 00	»	»	2,000 00
147	Guillery, Th.	Conducteur de 3 ^e classe. . .	1,500 00	»	»	1,500 00
148	Geswein.	Id. id. . .	1,500 00	»	»	1,500 00
149	Guillery, Ch.	Id. id. . .	1,500 00	»	»	1,500 00

(a) Le traitement fixe de cet ingénieur est payé par la province.

(b) Voyez n° 38.

N° D'ORDRE.	NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT supplémentaire à raison de fonc- tions supérieu- res au grade ef- fectif.	INDEMNITÉ fixe par abon- nement pour frais de bureau et de déplacements ex- traordinaires.	TOTAL.
CANAL LATÉRAL A LA MEUSE.						
150	Kümmer.	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	5,200 00	"	4,800 00	10,000 00
151	Houbotte.	Ingénieur de 2 ^e classe.	3,200 00	"	3,400 00	6,600 00
152	Prisse.	Sous-ing. mécanicien hon.	1,500 00	"	750 00	2,250 00
153	Criquelion.	Conducteur de 2 ^e classe.	2,000 00	"	1,000 00	3,000 00
154	Descamps.	Id. id.	2,000 00	"	1,000 00	3,000 00
155	Stiénon.	Id. id.	2,000 00	"	1,000 00	3,000 00
156	Claes.	Id. de 3 ^e classe.	1,500 00	"	750 00	2,250 00
157	Lumen.	Id. id.	1,500 00	"	750 00	2,250 00
ENTRETIEN DES CANAUX DE LA CAMPINE ET DE TURNHOUT.						
158	Piérard.	Ingénieur-adjoint de 3 ^e cl.	2,400 00	"	2,000 00	4,400 00
159	Deltour.	Cond. construct. de 2 ^e cl.	2,000 00	"	1,000 00	3,000 00
160	Wybauw.	Conducteur-adj. de 3 ^e cl.	1,500 00	"	750 00	2,250 00
161	Vergauwen.	Id. id.	1,500 00	"	750 00	2,250 00
TRAVAUX AGRICOLES DANS LA CAMPINE.						
162	Keelhoff.	Conducteur de 2 ^e classe.	2,000 00	"	"	2,000 00
CANAL DE ZELZAETE.						
165	Gerardot de Sermoise	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	"	"	^(a) 2,000 00	2,000 00
164	Van Meur.	Ingénieur-adjoint de 2 ^e cl.	3,200 00	"	2,200 00	5,400 00
165	Forrét.	Ingénieur de 2 ^e classe.	3,200 00	"	2,400 00	5,600 00
AMÉLIORATION DES EAUX DU SUD DE BRUGES.						
166	Declerq, Ph.	Ingénieur de 3 ^e classe.	"	"	^(b) 600 00	600 00
MEUSE DANS LES PROVINCES DE LIÈGE ET DE NAMUR.						
167	Guillery.	Ingénieur en chef de 2 ^e cl.	3,200 00	"	3,000 00	6,200 00
168	Morelle.	Sous-ingénieur.	2,000 00	"	800 00	2,800 00
169	Schorn.	Conducteur de 1 ^{re} classe.	2,400 00	"	"	2,400 00
170	Daubresse.	Id. de 3 ^e classe.	1,500 00	"	"	1,500 00

(a) Voyez n° 72.

(b) Voyez n° 24.

N° D'ORDRE.	NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAT.	TRAITEMENT supplémentaire à raison de fonc- tions supérieu- res au grade ef- fectif.	INDEMNITÉ fixe par abon- nement pour frais de bureau et de déplacements ex- traordinaires.	TOTAL.
MEUSE DANS LA PROVINCE DE LIMBOURG.						
171	Simonis	Conducteur de 2 ^e classe . . .	2,000 00	»	»	2,000 00
CANAL DE CHARLEROY.						
172	Masson	Ingénieur de 2 ^e classe . . .	3,200 00	»	2,400 00	5,600 00
173	Nef	Conducteur de 2 ^e classe . . .	2,000 00	»	»	2,000 00
174	Petit	Id. id.	2,000 00	»	»	2,000 00
ENTREPOT D'ANVERS.						
175	Belpaire	Ingénieur de 2 ^e classe	3,200 00	»	1,200 00	4,400 00
176	Dedier	Sous-ingénieur	2,000 00	»	900 00	2,900 00
177	Engels, père	Conducteur de 1 ^{re} classe . . .	2,400 00	»	»	2,400 00
DYLE ET DEMER.						
178	Carez, Eug.	Ingénieur-adjoint de 3 ^e cl.	2,400 00	»	2,400 00	4,800 00
179	Delgotal	Conducteur de 2 ^e classe . . .	2,000 00	»	1,000 00	3,000 00
Totaux des services spéciaux, fr.			165,800 00	»	90,750 00	256,550 00

RÉCAPITULATION.

1	Services ordinaires	275,200 00	2,740 00	42,599 98	518,559 98
2	Services spéciaux	165,800 00	»	90,750 00	256,550 00
Total fr.		459,000 00	2,740 00	153,149 98	574,889 98

A ce chiffre de fr. 574,889-98 il faut ajouter une dépense qui a été évaluée pour l'année 1848 à . . . 14,500 0
et qui résulte du remboursement, sur états, des frais de déplacement d'un certain nombre d'agents
qui ne jouissent pas d'indemnités par abonnements. Ainsi on remarquera que tous les conducteurs
du service ordinaire ne figurent dans le présent état que pour une somme représentant leur traite-
ment fixe.

Cette dépense s'est élevée, en 1846, à la somme de 16,220 fr.; pour 1847 le chiffre n'en est pas encore
connu; j'espère, je compte même le réduire en 1848, à la somme précitée de 14,500 fr., au moyen
d'économies que je me propose de réaliser.

Total général fr. 589,389 98

ANNEXE G.

Tableau du personnel de la direction des chemins de fer de l'État, pendant l'année 1847.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Masni	Directeur.....	12,000	»	»	5,944	15,944	1 septembre 1858.
Strens	Inspecteur.....	6,000	»	2,000	168	8,168	28 avril 1855.
Poncelet	Ingr en chef mécanic. de 2 ^e cl.	5,200	»	2,800	568	8,568	30 décembre 1854.
Rummens	Chef de bureau de 1 ^{re} classe..	2,700	»	900	120	5,720	12 juin 1858.
Cuyllits	Id.....	3,000	200	»	»	3,200	1 février 1855.
Deleppel	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	17 juin 1845.
Beyscr	Id.....	2,700	»	»	»	2,700	25 janvier 1845.
Baillieu	Id.....	2,700	»	»	»	2,700	26 août 1858.
Van der Elst	Id.....	2,700	»	»	»	2,700	18 mars 1840
Duvivier, père	Id.....	3,000	»	»	»	3,000	28 mars 1845.
Felsenhart	Chef de bureau de 2 ^e classe..	2,100	»	»	»	2,100	27 décembre 1859.
Uytterhoeven	Id.....	2,100	»	»	120	2,220	5 septembre 1859.
Vyncke, père	Contrôleur.....	3,500	»	1,500	350	5,350	18 novembre 1856.
Fassiaux, fils.	Contrôl. de 2 ^e cl. ffons de 1 ^{re} cl.	5,200	600	»	510	4,510	1 juin 1857.
Klein.	Contrôleur de 3 ^e classe.....	2,400	600	»	»	3,000	29 décembre 1841.
Van Moorsel	Vérificateur.....	2,400	»	1,000	526	5,726	24 novembre 1858.
Frantzen	Id.....	2,400	»	»	2,020	4,420	27 septembre 1857.
Le Lièvre.	Id.....	2,400	200	»	1,962	4,562	28 avril 1855.
Moreau	Surveillant de 2 ^e classe.....	1,500	»	»	»	1,500	25 octobre 1858.
Duvivier, fils.	Surveillant.....	1,200	»	»	»	1,200	10 avril 1841.
Bastin	Commis dessinateur de 1 ^{re} cl.	2,000	»	»	»	2,000	28 décembre 1844.
Gaussoin	1 ^{er} commis.	2,000	»	»	»	2,000	28 avril 1855.
Gauweloos, père	Id.....	2,100	100	»	»	2,200	14 mars 1840.
De Bavay.	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	4 novembre 1857.
Ernst.	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	12 juin 1858.
Lemaire	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	5 novembre 1859.
Fuzelier	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	1 juillet 1840.
Thierriot de Graeve	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	1 octobre 1857.
Masset	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	1 août 1840

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Bouyet.....	1 ^{er} commis.....	2,000	"	"	"	2,000	30 mars 1841.
Verbrugghen.....	Id.....	1,800	"	"	"	1,800	20 octobre 1842.
Léonard.....	Id.....	1,800	"	"	"	1,800	27 mars 1841.
Chefnay.....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	12 août 1838.
Artoisenet.....	Id.....	1,800	"	"	"	1,800	1 octobre 1837.
Tinne.....	2 ^e commis.....	1,200	"	"	"	1,200	21 mai 1841.
Abas.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	6 août 1843.
Van Espen.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	1 août 1840.
Didden.....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	6 octobre 1840.
De Nobele.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	3 juin 1841.
Basse.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	10 décembre 1841.
Felsenhart.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	7 juin 1841.
Vandenbroeck.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	27 juillet 1844.
De Permentier....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	1 mai 1843.
Duwelz.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	8 octobre 1838.
Brouez.....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	23 mai 1841.
Servais.....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	11 juillet 1838.
Gouweloos, fils....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	1 décembre 1839.
Overman.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	11 avril 1843.
Restré.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	23 septembre 1843.
Quartier.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	2 novembre 1842.
Charlier.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	6 mars 1843.
Coutaux.....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	20 octobre 1842.
Gram.....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	17 septembre 1838.
Fassiaux, père....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	10 juillet 1835.
Schapen.....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	18 octobre 1838.
Richard.....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	1 août 1840.
Varkerssen (a)....	Id.....	1,500	"	"	"	1,500	17 août 1838.
Keseler.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	18 mars 1840.
Vanderborecht....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	25 septembre 1841.
Preud'homme....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	23 août 1843.
Jacquemyns.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	17 septembre 1839.
Bonnewyu.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	26 août 1841.
De Namur.....	Id.....	1,200	"	"	"	1,200	15 avril 1843.

(a) A demi-solde jusqu'au 31 décembre 1847.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Pex.....	2 ^e commis.....	1,200	»	»	»	1,200	8 novemb. 1841.
Guelton.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	21 octobre 1844.
Denaux.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	25 mai 1841.
Renson.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	23 août 1841.
François.....	3 ^e commis.....	900	»	»	»	900	5 décemb. 1843.
Moreau.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	20 janvier 1845.
Lommaert.....	Id.....	900	»	»	»	900	10 juin 1841.
Simon.....	Id.....	900	»	»	»	900	8 avril 1845.
Donier.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	21 octobre 1842.
Klein.....	Id.....	900	»	»	»	900	5 juin 1841.
Nicolas.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	juillet 1841.
Nys.....	Id.....	900	»	»	»	900	19 août 1845.
Danse.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	12 octobre 1839.
Tomson.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	24 novemb. 1841.
Sano.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	1 décemb. 1843.
Iterbeke.....	Id.....	900	»	»	»	900	6 mars 1843.
Taymans.....	Id.....	900	»	»	»	900	16 août 1843.
Roch.....	Id.....	900	»	»	»	900	20 octobre 1842.
Trémiseaux.....	Id.....	900	»	»	»	900	21 novemb. 1840.
Rabier.....	Id.....	900	»	»	»	900	15 septemb. 1843.
De Tramazure.....	Id.....	900	»	»	»	900	16 avril 1846.
Chomé.....	Id.....	900	»	»	»	900	6 mars 1843.
Demanet.....	Id.....	900	»	»	»	900	15 mars 1843.
Vanverren.....	Id.....	900	»	»	»	900	16 septemb. 1843.
Smets.....	Id.....	900	»	»	»	900	11 janvier 1844.
Van Snick.....	Id.....	900	»	»	»	900	3 septemb. 1843.
Malaise.....	Commis-adjoint.....	600	»	»	»	600	15 avril 1843.
Van Overwaelc....	Id.....	600	»	»	»	600	9 juin 1845.
Depré.....	Id.....	600	»	»	»	600	3 décemb. 1843.
Erneste.....	Id.....	720	»	»	»	720	24 avril 1845.
Couteaux.....	Id.....	600	»	»	»	600	18 juin 1843.
Soudry.....	Id.....	600	»	»	»	600	28 septemb. 1843.
Barnaba.....	Id.....	600	»	»	»	600	13 janvier 1843.
Masy.....	Id.....	600	»	»	»	600	30 août 1846.
Gadet.....	Id.....	600	»	»	»	600	12 mars 1846.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Vyncke, fils.....	Commis-adjoint.....	600	»	»	»	600	7 novemb. 1845.
Antoine.....	3 ^e commis-adjoint.....	1,200	»	»	»	1,200	18 septemb. 1840.
Liévin.....	Huissier.....	1,200	»	»	»	1,200	28 septemb. 1858.
Marchal.....	Messenger.....	900	180	»	»	1,080	10 août 1858.
Hermans.....	Id.....	900	»	»	»	900	11 avril 1843.
Gachot.....	Id.....	900	180	»	»	1,080	21 décemb. 1841.
De Donder.....	Id.....	900	60	»	»	960	16 mai 1840.
Malfait.....	Id.....	900	»	»	»	900	14 septemb. 1842.
Petermans.....	Id.....	900	»	»	»	900	13 novemb. 1842.
Gachot.....	Id.....	900	»	»	»	900	25 août 1858.
Hauwaerts.....	Id.....	900	»	»	»	900	juin 1841.
Liévin.....	Id.....	900	»	»	»	900	19 décemb. 1841.
Lauwens.....	Id.....	900	»	»	»	900	17 septemb. 1842.
Van Hamme.....	Id.....	900	»	»	»	900	1 août 1840.
Ottelet.....	Id.....	900	»	»	»	900	1 octobre 1845.
Minkenbergh.....	Id.....	900	»	»	»	900	1 janvier 1858.
Blondeau.....	Garçon de bureau.....	780	180	»	»	960	31 mars 1859.
Rauter.....	Id.....	720	»	»	»	720	17 septemb. 1858.
Clerens.....	Facteur de 2 ^e classe.....	1,200	»	»	»	1,200	1 juin 1856.
Thienpont.....	Timbreur.....	900	»	»	»	900	5 janvier 1841.
Jochem.....	Pescur.....	»	»	»	»	900	1 octobre 1845.
Appelmans.....	Concierge.....	900	»	»	»	900	1 juillet 1855.
TOTAUX..... fr.		181,400	2,500	8,200	10,068	201,968 ^(a)	

(a) Cette situation a été arrêtée au 24 décembre courant. Il en résulte que le personnel du service de la direction centrale donne lieu, sur le pied actuel, à une dépense annuelle de 201,968 fr.

La somme de 5,852 fr., qui constitue la différence entre ce chiffre et celui de 207,800 fr. alloué au Budget de l'exercice 1847, et qui a servi de base à l'allocation demandée au budget de l'exercice 1848, provient de la démission récente de deux employés et du décès d'un chef de bureau qui jouissait d'un traitement de 2,700 fr. Ces employés devant être remplacés prochainement, il est nécessaire de conserver la somme de 5,852 fr. comme prévision de dépense.

ANNEXE II.

Tableau du personnel de l'administration des chemins de fer attaché au service de l'entretien des routes et des stations, pendant l'année 1847.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Petitjean	Ing. de 1 ^{re} cl. des ponts et ch. faisant fonct. d'ing. en chef.	3,800	1,400	»	2,024	7,224	24 août 1843.
Gambou	Ingénieur-adjoint de 2 ^e classe faisant fonct. de 1 ^{re} classe.	3,200	600	»	1,840	5,640	29 avril 1840.
Van Moere	Id.	3,200	600	»	1,840	5,640	août 1854.
Van Eschen	Ingénieur-adjoint de 3 ^e classe.	2,400	»	»	1,036	4,336	1 juin 1853.
Vandersweep	Sous-ingénieur-mécanicien...	2,000	»	»	»	2,000	28 septemb. 1845.
Malecot	Ingénieur-adjoint de 3 ^e classe.	2,400	»	»	1,182	3,582	13 février 1845.
Tambrelin	Sous-ingénieur-mécanicien...	2,000	»	»	622	2,622	29 novemb. 1845.
Thibésard	Conducteur de 1 ^{re} cl. des ponts et chaussées.	2,400	»	»	876	3,276	13 février 1845.
Vande Velde	Conducteur-adjoint de 3 ^e cl. ...	1,500	»	»	470	1,970	18 mai 1842.
Danaux	Faisant fonct. de cond. temp.	2,400	»	»	»	2,400	14 janvier 1844.
Copis	Surveillant principal.....	2,100	»	»	996	3,096	26 octobre 1857.
Tiliac	Id.	2,100	»	»	960	3,060	1 mai 1855.
Declercq	Id.	2,100	»	»	993	3,093	10 mars 1840.
Toussaint	Id.	2,100	»	»	1,133	3,233	28 décemb. 1844.
Vandervorst	Surveillant de 1 ^{re} classe....	1,800	»	»	»	1,800	1855.
L'Hoir	Id.	1,800	»	»	»	1,800	14 juin 1844.
Hequet	Id.	1,800	»	»	»	1,800	1 mars 1857.
Schermer	Id.	1,800	»	»	749	2,549	10 octobre 1839.
Goffaux	Id.	1,800	»	»	540	2,340	20 janvier 1848.
Lapierre	Surveillant de 2 ^e classe.....	1,500	»	»	»	1,500	28 décemb. 1844.
Beukelaers	Id.	1,500	»	»	1,072	2,572	16 mars 1841.
Noël	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 juin 1836.
Lecerff	Id.	1,500	»	»	541	2,041	12 mai 1858.
Asselberghs	Id.	1,500	»	»	»	1,500	27 juin 1857.
De Backer	Id.	1,500	»	»	838	2,338	20 juin 1840.
Boigelot	Id.	1,500	»	»	»	1,500	28 décemb. 1844.
Dewynants	Id.	1,500	»	»	»	1,500	28 décemb. 1844.
Painsmay	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 octobre 1838.
Wart	Id.	1,500	»	»	»	1,500	28 décemb. 1844.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Dewandeleer.....	Surveillant de 2 ^e classe.....	1,500	»	»	»	1,500	28 août 1840.
Basse, père.....	Surveillant de 5 ^e classe.....	1,200	»	»	»	1,200	15 février 1838.
Panis.....	Id.....	1,200	»	»	1,722	2,922	7 septemb. 1839.
Gaucet.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	10 avril 1841.
Barbié.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	17 janvier 1856.
Goets.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	12 février 1836.
Braeq.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	1 avril 1857.
Copis.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	1 novemb. 1840.
Michel.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	15 février 1839.
Chabot.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	13 février 1845.
Pichte (a).....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	1 janvier 1857.
Demily.....	Id.....	1,200	»	»	912	2,112	27 août 1835.
Van Rechem.....	Id.....	1,200	»	»	496	1,696	21 décemb. 1838.
Marousé.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	11 décemb. 1841.
Alexandre.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	18 mai 1840.
Brotcorne.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	17 mai 1840.
Van Laken.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	26 janvier 1836.
Boembeke.....	1 ^{er} commis.....	1,800	»	»	»	1,800	2 novemb. 1837.
Rodembourg.....	2 ^e id.....	1,500	»	»	»	1,500	14 juin 1844.
Guillaume.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	16 septemb. 1845.
Haenraets.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	21 octobre 1844.
Piers.....	5 ^e commis.....	900	»	»	»	900	29 mai 1845.
Fouquet.....	Id.....	900	»	»	»	900	14 juin 1844.
Feys.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	1 avril 1840.
Louël.....	Id.....	900	»	»	»	900	1 octobre 1840.
Herrebos.....	Id.....	900	»	»	»	900	15 mai 1840.
Falise.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	20 juin 1845.
Cranshoff.....	Id.....	900	»	»	»	900	2 novemb. 1847.
Van Assche.....	Commis-adjoint.....	600	»	»	»	600	19 avril 1845.
Van Aelbroeck.....	Id.....	720	»	»	»	720	2 novemb. 1847.
Barnard.....	Commis dessinateur.....	1,200	»	»	»	1,200	décemb. 1839.
Paul.....	Id. expéditionnaire.....	1,300	»	»	»	1,300	1 mars 1840.
TOTAL.....fr.		98,080	2,600	»	21,762	119,442 (b)	

(a) A demi solde jusqu'au 31 décembre 1847.

(b) Cette situation a été arrêtée au 24 décembre 1847.

Elle présente, d'après la composition du personnel à cette époque, une dépense totale de . . . fr. 119,442 00
 une somme de 2,685 00 qui par-
 fait le chiffre de 122,127 00 montant
 de l'allocation du budget de l'exercice 1847, est destinée avec celle de fr. 5,233 mentionnée à la page 73 des *Développements*
 du projet de budget de l'exercice 1848, à rétribuer le personnel qui sera chargé de la surveillance des sections de Tournay à
 Jurbise et de St-Troind à Hasselt.

ANNEXE I.

Tableau du personnel de l'administration des chemins de fer, attaché au service de la locomotion, pendant l'année 1847.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NOMINAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Cabry.....	Ingén. en chef mécan. de 1 ^{re} cl.	6,500	5,700	»	1,792	11,792	10 février 1853.
Fischer.....	Ingénieur mécanicien de 1 ^{re} cl.	5,800	»	»	»	5,800	1 octobre 1854.
Kreglinger.....	Id.....	5,800	»	»	2,040	5,840	26 février 1859.
Ragheno.....	Id.....	5,800	»	2,800	667	7,267	10 décembre 1855.
Hodson.....	Ingén. mécan. de 2 ^e cl. faisant fonctions d'ingén. de 1 ^{re} cl.	5,200	600	»	2,020	5,820	25 juillet 1859.
Gobert.....	Ingénieur mécanicien de 5 ^e cl.	2,400	»	»	2,192	4,592	16 mars 1841.
Vincent.....	Id.....	2,400	»	»	769	3,169	15 avril 1843.
Belpaire.....	Id.....	2,400	»	1,200	520	5,920	14 mai 1841.
Weverbergh.....	Id.....	2,400	»	»	1,488	3,888	12 octobre 1853.
Carez.....	Sous-ingénieur-mécanicien..	2,000	»	»	890	2,890	29 juillet 1843.
Missalle.....	Conducteur-adjoint de 2 ^e cl..	2,000	»	»	410	2,410	15 août 1858.
Maurissen.....	Id.....	2,000	»	»	455	2,455	9 décembre 1841.
Wasseige.....	Id.....	2,000	»	»	»	2,000	25 juin 1857.
Godenne.....	Id.....	2,000	»	1,000	680	3,680	28 octobre 1856.
Waleff.....	Id.....	2,000	»	»	»	2,000	6 janvier 1858.
Pairou.....	Id.....	2,000	»	»	727	2,727	10 août 1842.
Dehase (a).....	Conducteur-adjoint de 5 ^e cl..	1,800	500	»	»	1,800	26 février 1856.
Brialmont.....	Id.....	1,800	»	»	555	2,055	1 septemb. 1848.
Candèze.....	Id.....	1,500	»	»	664	2,164	19 décembre 1842.
Delpeldange.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	8 novembr. 1841.
Aléaume.....	Surveillant principal.....	2,100	»	900	»	5,000	1 octobre 1856.
Grosfils.....	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	1 octobre 1857.
Defresne.....	Surveillant de 1 ^{re} classe.....	1,800	»	»	»	1,800	22 octobre 1858.
Lemaire.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	27 avril 1856.
Rennes.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	22 avril 1859.

(a) En congé à demi-solde.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Thomassaint.....	Surveillant de 1 ^{re} classe.....	1,800	»	»	»	1,800	1 août 1845.
Gosselin.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	17 juin 1845.
L'Heureux.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	26 novembr. 1857.
Dozo.....	Surveillant de 2 ^e classe.....	1,500	»	»	»	1,500	19 avril 1845.
Goussart.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	1 novembr. 1856.
Orts.....	Surveillant de 3 ^e classe.....	1,200	»	»	»	1,200	12 novembr. 1855.
Tack.....	Id.....	1,000	»	»	»	1,000	1 septemb. 1859.
Lauwers.....	Id.....	1,000	»	»	»	1,000	1 mai 1859.
Ducobu.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	16 février 1845.
Pynaert.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	16 juillet 1859.
Maréchal.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	16 novemb. 1859.
Mersch Berchem...	Vérificateur.....	2,400	»	»	1,910	4,310	29 octobre 1858.
Jamar.....	Chef des ateliers.....	6,000	»	600	240	6,840	21 septemb. 1858.
Anoul.....	Conservateur du matériel. ...	5,000	»	»	»	5,000	24 décembr. 1841.
Barré.....	2 ^e commis.....	1,200	»	»	»	1,200	12 août 1858.
Vander Hecht.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	1 septemb. 1840.
Rodembourg.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	6 juillet 1844.
Tondelier.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	1 décembr. 1845.
Charmet.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	31 mai 1841.
De Backer.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	10 septemb. 1859.
Struyven.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	16 février 1858.
Nuevens.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	25 octobre 1841.
Hanssens.....	5 ^e commis.....	1,000	»	»	»	1,000	31 janvier 1859.
Van der Voordt...	Id.....	900	»	»	»	900	2 novembr. 1847.
Velkger.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	4 septemb. 1858.
Vankiel.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	50 janvier 1845.
Crabbe.....	Id.....	900	»	»	»	900	15 octobre 1859.
Brunfaut.....	Id.....	900	»	»	»	900	29 novembr. 1845.
Vanasbroeck.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	13 mai 1859.
Peleman.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	20 juillet 1858.
Boucher.....	Commis-adjoint.....	600	»	»	»	600	29 novembr. 1845.
Baiwir.....	Id.....	600	»	»	»	600	1 décembr. 1845.
Fraters.....	Id.....	600	»	»	»	600	19 avril 1841.
Coché.....	Id.....	600	»	»	»	600	19 avril 1845.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Michiels.	Portier.....	720	»	»	»	720	mars 1839.
Bombeck.....	Id.....	720	»	»	»	720	25 novembr. 1839.
Eseleps.....	Id.....	720	»	»	»	720	8 mai 1836.
Lecomte.....	Garçon de bureau.....	780	»	»	»	780	1 septemb. 1859.
	TOTAUX.....	110,620	4,600	6,500	17,795	139,515 ^(a)	

(a) Ce chiffre de fr. 139,515
a été arrêté d'après la composition du personnel au 24 décembre 1847.

Il présente, comme on le voit, un excédant de charges de fr. 5,575
sur le chiffre du budget de l'exercice 1847. fr. 133,940

Cet excédant de charges est en quelque sorte fictif, attendu qu'un ingénieur qui figure dans l'état ci-contre, va partir pour aller organiser en Piémont le service d'exploitation des chemins de fer et qu'un conducteur mécanicien, qui est porté dans le même état pour sa solde d'activité, sera, selon toute probabilité, maintenu à demi-solde pendant l'année 1848.

Le chiffre de fr. 5,575
doit être réduit de ces deux chefs de fr. 4,700

ce qui limite l'excédant de dépenses à fr. 875
excédant qui disparaîtra à la première mutation dans le personnel de ce service.

ANNEXE K.

Tableau du personnel de l'administration des chemins de fer, attaché au service des transports, pendant l'année 1847.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Eyckholt, père....	Inspecteur.....	6,000	»	2,000	1,512	9,512	10 octobre 1837.
Robert.....	Contrôleur.....	5,500	»	»	2,573	6,073	28 avril 1835.
Stevens.....	Id. de 2 ^e cl.....	5,200	»	»	1,527	4,527	28 avril 1835.
Martin.....	Id. id.....	5,200	»	»	2,160	3,560	1 septem. 1836.
Evrard.....	Contrôleur de 5 ^e cl.....	2,400	850	»	1,413	4,663	2 février 1844.
Delannoy.....	Chef de station de 1 ^{re} cl.....	2,700	500	»	»	3,000	1 janvier 1838.
Canoy.....	Id.....	2,700	»	»	»	2,700	6 octobre 1839.
Jacobs.....	Id.....	2,700	»	»	»	2,700	15 mai 1838.
Sauvignier.....	Chef de station de 2 ^e cl.....	2,400	»	»	»	2,400	7 septem. 1837.
Roggemans.....	Id.....	2,400	»	»	»	2,400	1 juin 1836.
Lecocq.....	Id.....	2,400	400	»	»	2,800	23 octobre 1837.
Thiry.....	Id.....	2,400	»	»	»	2,400	15 août 1838.
Duncsme.....	Id.....	2,400	»	»	»	2,400	12 juin 1838.
Mongenast.....	Id.....	2,400	»	»	»	2,400	15 septem. 1838.
Servais.....	Chef de station de 5 ^e cl.....	2,100	»	»	»	2,100	50 avril 1836.
Mosselman.....	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	1 décemb. 1857.
Fabritius.....	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	12 août 1838.
Minneas.....	Id.....	2,100	»	»	156	2,256	18 mars 1840.
Fleury.....	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	8 mars 1839.
Verwius.....	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	28 septem. 1838.
Waroquiers.....	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	1 juillet 1837.
Amiable.....	Id.....	2,100	»	»	»	2,100	26 mars 1836.
Duvigneaux.....	Sous-chef de station de 1 ^{re} cl..	1,800	»	»	»	1,800	27 mars 1858.
Torschen.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	13 septem. 1837.
De Rudder.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	3 avril 1837.
Nicolet.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	1 novem. 1840.
Lefebvre.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	14 avril 1859.
Thorn.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	11 novem. 1843.
Hendrickx.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	22 septem. 1837.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE	FRAIS FIXES	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Delforge.....	Sous-chef de station de 1 ^{re} cl.	1,800	»	»	»	1,800	28 juillet 1836.
Kerckhoff.....	Id.	1,800	»	»	»	1,800	17 septem. 1837.
Leuglé.....	Sous-chef de station de 2 ^e cl.	1,500	»	»	»	1,500	28 octobre 1840.
Rombauts.....	Id.	1,500	»	»	»	1,500	10 novemb. 1837.
Jardinot.....	Id.	1,500	»	»	»	1,500	31 mai 1841.
Delrue.....	Id.	1,500	»	»	»	1,500	27 décemb. 1840.
Bertrand.....	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 juin 1843.
Devillé.....	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 août 1840.
François (Lambert).	Id.	1,500	»	»	»	1,500	31 décemb. 1841.
Philippot.....	Id.	1,500	»	»	»	1,500	27 mars 1838.
Van den Poel.....	Sous-chef de station de 3 ^e cl.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1840.
Derobaulx (Jules)..	Id.	1,200	»	»	»	1,200	26 septem. 1843.
Antoine.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	18 mars 1840.
François (Jean)....	Sous-chef de station.....	1,300	»	»	»	1,500	31 mars 1838.
Delannoy.....	Id.	1,800	»	»	»	1,800	19 octobre 1836.
Dedeken.....	1 ^{er} commis.....	1,500	»	»	»	1,500	1 octobre 1837.
Donville.....	Id.	1,800	»	»	»	1,800	23 mai 1841.
Nyssens.....	1 ^{er} commis faisant fonctions de chef de station.	1,800	»	»	»	1,800	20 juillet 1838.
Cutsart.....	Id.	1,800	»	»	»	1,800	12 juin 1838.
Durant.....	2 ^e commis.....	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1840.
Definstols.....	2 ^e commis faisant fonctions de chef de station.	1,500	»	»	»	1,500	2 avril 1838.
Costermans.....	2 ^e commis.....	1,200	»	»	»	1,200	13 juillet 1840.
Jacques.....	2 ^e commis faisant fonctions de chef de station.	1,200	»	»	»	1,200	16 mai 1839.
Laruelle.....	Id.	1,500	»	»	»	1,500	18 janvier 1843.
Fraikin.....	Id.	1,500	»	»	»	1,500	9 avril 1841.
Cocquereau.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1844.
Vanhoegaerden....	Id.	1,500	»	»	»	1,500	18 août 1841.
Cuissez.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1845.
Dejaer.....	3 ^e commis.....	900	»	»	»	900	16 septem. 1843.
Cardon.....	Id.	900	»	»	»	900	21 juin 1844.
Bollekens.....	3 ^e commis faisant fonctions de chef de station.	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1841.
Huysmans.....	3 ^e commis.....	900	»	»	»	900	4 décemb. 1838.
Eyckholt, fils....	Adjoint-commis.....	600	»	»	»	600	14 décemb. 1846.
Maas.....	Id.	720	»	»	»	720	13 décemb. 1843.
Dept.....	Id.	600	»	»	»	600	18 juin 1843.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLEMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Maertens.....	Surveillant principal faisant fonctions de chef de station.	2,100	»	»	»	2,100	31 mai 1836.
Chapel.....	Surveillant de 1 ^{re} classe.....	1,800	»	»	»	1,800	1 janvier 1859.
Martin.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	15 novemb. 1845.
Willaert.....	Surveillant de 2 ^e classe.....	1,500	»	»	»	1,500	20 juillet 1837.
Verraert.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	15 avril 1858.
Demeulder.....	Surveillant de 2 ^e classe faisant fonctions de chef de station.	1,500	»	»	»	1,500	2 août 1845.
Debie.....	Surveillant de 2 ^e classe.....	1,500	»	»	»	1,500	23 février 1839.
Deacon.....	Surveillant de 5 ^e classe.....	1,200	»	»	»	1,200	50 septemb. 1837.
Crabbe.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	10 novemb. 1837.
Verboomen.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	50 octobre 1841.
Cloes.....	Officier de police.....	1,200	»	»	»	1,200	10 novemb. 1857.
Brouwet.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	17 septemb. 1858.
Persoons.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	17 septemb. 1858.
Duffhauss.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	22 mars 1839.
Borneman.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	12 août 1858.
Keseler.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	10 novemb. 1857.
Deschamps.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	18 septemb. 1858.
Dumont.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	16 février 1858.
Hoyoux.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	20 décembre 1836.
Perin.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	50 avril 1858.
Simonet.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	22 mars 1859.
Bazelle.....	Adjoint de police.....	900	»	»	»	900	9 décembre 1841.
Cafler.....	Id.....	960	»	»	»	960	22 juillet 1841.
Vilants.....	Id.....	960	»	»	»	960	16 novemb. 1841.
Losson de Lange...	Id.....	960	»	»	»	960	1 novemb. 1841.
Hollay.....	Id.....	960	»	»	»	960	10 septemb. 1844.
Van den Broelx...	Id.....	960	»	»	»	960	6 août 1840.
Van der Vorst....	Id.....	960	»	»	»	960	10 septemb. 1844.
Balon.....	Id.....	960	»	»	»	960	26 octobre 1841.
Sallez.....	Id.....	960	»	»	»	960	20 octobre 1842.
Graven.....	Id.....	960	»	»	»	960	1 janvier 1841.
Plasmans.....	Id.....	960	»	»	»	960	8 octobre 1841.
Sels.....	Id.....	960	»	»	»	960	13 février 1857.
Manche.....	Id.....	960	»	»	»	960	16 septemb. 1845.
Charlier.....	Id.....	960	»	»	»	960	4 mai 1846.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FINES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Malaise.....	Adjoint de police.....	960	»	»	»	960	11 janvier 1844.
Huet.....	Id.....	960	»	»	»	960	24 mai 1843.
Motte.....	Messenger.....	900	»	»	»	900	22 septemb. 1840.
Boudin.....	Id.....	900	»	»	»	900	1 octobre 1840.
Berckmans.....	Messenger faisant fonctions de garde-salle d'attente.	900	»	»	»	900	1 août 1834.
Evely.....	Portier.....	780	170	»	»	950	1 novemb. 1838.
Delporte.....	Id.....	780	20	»	»	800	2 septemb. 1839.
Lavergne.....	Id.....	780	»	»	»	780	27 mars 1838.
Samuel.....	Id.....	780	»	»	»	780	22 juillet 1841.
Lejeune.....	Id.....	780	120	»	»	900	1 août 1840.
Deruysser.....	Id.....	780	»	»	»	780	28 juillet 1836.
Flips.....	Id.....	780	»	»	»	780	30 juillet 1837.
Deroubaix.....	Id.....	780	»	»	»	780	1 octobre 1837.
Meyer.....	Id.....	780	»	»	»	780	26 août 1837.
Prouveur.....	Id.....	780	»	»	»	780	4 mai 1839.
Troupin.....	Id.....	780	»	»	»	780	12 août 1838.
Cabartaux.....	Id.....	720	»	»	»	720	1 décemb. 1840.
Stas.....	Id.....	780	»	»	»	780	1 décemb. 1838.
Vanrossum.....	Id.....	780	»	»	»	780	5 juillet 1843.
Verhoest.....	Garçon de bureau.....	720	»	»	»	720	22 mars 1839.
Penant.....	Chef de convoi.....	2,000	»	»	»	2,000	1 avril 1838.
Fierens.....	Id.....	2,000	»	»	»	2,000	30 avril 1836.
Duwelz.....	Chef garde.....	1,800	120	»	»	1,920	1 avril 1833.
Keukelacre.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	12 août 1838.
Hennes.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	5 septemb. 1837.
Truyens (Charles).....	Id.....	1,800	120	»	»	1,920	30 avril 1836.
Vandenbranden.....	Id.....	1,800	120	»	»	1,920	1 septemb. 1837.
Bray.....	Id.....	1,800	120	»	»	1,920	7 janvier 1837.
Van Moer.....	Id.....	1,800	120	»	»	1,920	14 mai 1838.
Gits.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	23 juillet 1836.
Thiebout.....	Id.....	1,800	120	»	»	1,920	30 avril 1836.
Denayre.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	12 juin 1838.
Cauwenbergh.....	Garde de 1 ^{re} classe.....	1,800	120	»	»	1,920	13 octobre 1837.
Baucout.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	16 août 1840.
Coppens.....	Id.....	1,800	»	»	»	1,800	8 avril 1840.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NOMINAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'Administration.
Odevaere.....	Garde de 1 ^{re} classe.....	1,500	»	»	»	1,500	22 avril 1857.
Wouters.....	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	1 janvier 1858.
Devriendt (cadet) ..	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	1 septemb. 1858.
Busdorff.....	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	12 juin 1858.
Leys.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	50 octobre 1858.
Sevenans.....	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	50 octobre 1858.
Matton.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	50 juin 1858.
Vanderlinden.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	12 septemb. 1857.
Maquet.....	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	16 septemb. 1858.
O'Relly.....	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	20 avril 1859.
Grauwet.....	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	10 novembre 1857.
Wayet.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	12 juin 1858.
Crama.....	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	50 octobre 1858.
Truyens (Jean)....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	50 octobre 1858.
Lucassen.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	18 mai 1859.
Noppens.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	1 septemb. 1858.
Havaux.....	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	15 octobre 1857.
Robberechts.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	1 juillet 1859.
Claessens.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	12 juin 1858.
Truyens (cadet)....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	1 octobre 1858.
Meeus (a).....	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	1 novembre 1857.
Van Roey.....	Garde de 2 ^e classe.....	1,520	»	»	»	1,520	17 septemb. 1858.
Aerens.....	Id.....	1,520	180	»	»	1,500	17 septemb. 1858.
Deceuninck.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	50 juin 1858.
Kayser.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	12 mai 1840.
Vallaëys.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	22 mai 1840.
Maginel.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	9 novembre 1841.
Moonens.....	Id.....	1,520	180	»	»	1,500	1 juin 1856.
Lambret.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	16 avril 1840.
Terrace.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	9 août 1840.
Muls, père.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	10 novembre 1857.
Vermeulen.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	17 septemb. 1858.
Parmentier (Adolp.)	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	11 août 1840.
Fouillien.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	15 novembre 1841.

(a) A moitié solde jusqu'au 31 décembre 1847.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NO: NAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Walry.....	Garde de 2 ^e classe.....	1,520	»	»	»	1,520	1 octobre 1837.
Loneu.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 juin 1841.
Engels.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 juillet 1837.
Baltus.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	15 septemb. 1843.
Peusens.....	Id.....	1,520	180	»	»	1,500	29 juin 1859.
Willcaume.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 août 1840.
Vanderwallen.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	15 septemb. 1837.
Picard.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 octobre 1837.
Vanhoof.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 août 1840.
Van den Eynde.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	10 août 1840.
Van Dael.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	7 janvier 1837.
Moris.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	15 avril 1837.
Devriendt (ainé)...	Id.....	1,500	120	»	»	1,620	1 octobre 1837.
Gayer.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	16 mai 1841.
Goubaut.....	Id.....	1,520	180	»	»	1,500	27 mars 1838.
Lepez.....	Id.....	1,520	180	»	»	1,500	15 octobre 1837.
Vandurme.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 octobre 1837.
Lahu.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	4 mai 1840.
Morlet.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	7 décemb. 1841.
Brassine.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	14 novemb. 1841.
Hauwaert.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 mai 1840.
Vanachter.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	25 août 1841.
Druez.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	25 août 1840.
Ghobart.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	13 octobre 1841.
Martin.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	15 juin 1841.
Bendandi.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	21 février 1841.
Dewinter.....	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	27 octobre 1837.
Stayer.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	22 octobre 1842.
Charlier.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	12 août 1838.
Putsage.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	28 juin 1838.
Beyns.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 septemb. 1838.
Pirotte.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 août 1840.
Van der Heyden...	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	1 juillet 1839.
Spruyt.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	30 juillet 1838.
Peleman.....	Id.....	1,520	»	»	»	1,520	23 août 1837.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Motte (père).....	Garde de 2 ^e classe.	1,520	180	»	»	1,500	16 mai 1859.
Thomas.....	Id.	1,520	»	»	»	1,520	29 juillet 1838.
Tahon.....	Id.	1,520	»	»	»	1,520	1 novembre 1842.
Henderickx.....	Garde de 3 ^e classe faisant fon- ctions de garde-halte.	1,200	»	»	»	1,200	22 septemb. 1857.
Parmentier (Louis).	Garde de 3 ^e classe.	1,200	»	»	»	1,200	1 juillet 1859.
Deprez.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	15 octobre 1844.
Sevenans (Math.).	Id.	1,200	»	»	»	1,200	15 octobre 1841.
Allebos.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	21 octobre 1845.
Rientjens.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 avril 1857.
De Kimpe.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	12 décembre 1842.
Collignon.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	15 juillet 1845.
Javaux.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	26 novembre 1843.
Stacquet.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	12 mars 1846.
Bray.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	5 juin 1841.
Empein.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	17 décembre 1844.
Jourdain.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	9 mai 1844.
De Greef.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	15 juillet 1845.
Vranck.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	12 mars 1846.
Vanhoey.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	5 mai 1856.
Mertens..	Id.	1,200	»	»	»	1,200	24 novembre 1840.
Wyckmans.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	18 octobre 1841.
Janssens.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1840.
Gorremans.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	10 janvier 1842.
Flagothier.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	29 mars 1845.
Dumont.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	15 décembre 1844.
Ferir.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 juin 1841.
Vrancken.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 juin 1841.
Bernardy.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	30 avril 1846.
Poussart.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	12 novembre 1841.
Van Bortel.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	9 avril 1841.
Desmalines.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	15 août 1845.
Lamarche.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	23 décembre 1843.
Dryon.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	22 octobre 1841.
Defooz.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	25 juillet 1844.
Goëssens.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	10 août 1845.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS LINES	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Gustin.....	Garde de 3 ^e classe.	1,080	»	»	»	1,080	23 septemb. 1843.
Van Tongeren.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	5 juin 1841.
Crespin.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 décembre 1840.
Germain.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	12 août 1843.
Prouveur.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	13 juillet 1843.
Bioul.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	28 septemb. 1843.
Bovy.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	18 juin 1843.
Arissé.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	29 décembr. 1846.
Conscience.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	17 janvier 1844.
Audeval.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	9 mai 1845.
Gilles.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	12 mars 1846.
Molitor.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	12 mars 1846.
Moerkerkx.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	22 août 1843.
Havrez.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	23 août 1845.
Duploux.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	12 mars 1846.
Lechien.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	12 décembr. 1844.
Couturier.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	18 août 1845.
Rossorame.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	18 mars 1843.
Étienne.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	14 novembr. 1841.
Rubens.....	Id.	1,080	»	»	»	1,080	28 septemb. 1843.
Bogaerts.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	5 avril 1839.
Delhasque.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 octobre 1842.
Callebaut.....	Facteur de 2 ^e cl. faisant fonc- tions de garde.	1,200	»	»	»	1,200	9 avril 1841.
Noe.....	Id.	1,200	»	»	»	1,200	9 avril 1841.
Aelbrecht.....	Garde à l'essai.	900	»	»	»	900	13 avril 1845.
Gerard.....	Id.	900	»	»	»	900	16 septemb. 1846.
Botman.....	Id.	900	»	»	»	900	26 septemb. 1846.
Claessens.....	Id.	900	»	»	»	900	19 novemb. 1846.
Thirion.....	Id.	900	»	»	»	900	30 novemb. 1846.
Martin.....	Id.	900	»	»	»	900	29 decemb. 1846.
Nervelp.....	Id.	900	»	»	»	900	13 février 1847.
Lafontaine.....	Id.	900	»	»	»	900	8 avril 1847.
Nyssen.....	Id.	900	»	»	»	900	8 avril 1847.
Deprit-Pirotte.....	Id.	900	»	»	»	900	8 avril 1847.
Muls (fils).....	Id.	900	»	»	»	900	6 septemb. 1845.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans d'administration.	
Procureur.....	Garde à l'essai	900	»	»	»	900	8 avril	1847.
Gaulier.....	Id.....	900	»	»	»	900	18 mai	1847.
Thierry.....	Id.....	900	»	»	»	900	8 avril	1847.
Grad.....	Id.....	900	»	»	»	900	8 avril	1847.
Schmid.....	Id.....	900	»	»	»	900	8 avril	1847.
Manche.....	Id.....	900	»	»	»	900	8 avril	1847.
De Huysscher.....	Id.....	900	»	»	»	900	18 mai	1847.
Soyer.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Poulin.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Jamées.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Descamps.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Fontenelle.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Iterbeke.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Leroy.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Arissé.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Paulus.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Dekeukelaere.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Martin.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Wauters.....	Id.....	900	»	»	»	900	50 juillet	1847.
Mortiaux.....	Id.....	900	»	»	»	900	27 septemb.	1847.
Kerckhofs.....	Id.....	900	»	»	»	900	27 septemb.	1847.
Vanmoere.....	Id.....	600	»	»	»	600	27 septemb.	1847.
De Bossart.....	Adjoint de police.....	900	»	»	»	900	30 novemb.	1847.
TOTAL.....		396,040	4,980	2,000	8,941	411,961 ^(a)		

(a) Ce chiffre arrêté au 24 décembre courant est supérieur de 7,961 fr. à celui de 404,000 fr. alloué au budget de l'exercice 1847. A la pag. 74 des *Développements* on l'a évalué à 42,000 fr. Cette évaluation était exacte à l'époque où ces développements ont été rédigés (septembre 1847). Elle l'est encore aujourd'hui si l'on tient compte des fluctuations inévitables dans les dépenses d'un personnel aussi nombreux que celui du service des transports. Ainsi, il serait impossible d'affirmer dès à présent que ce chiffre ne décroîtra pas dans quelques jours et que dans quelques mois il ne sera pas dépassé.

ANNEXE L.

Tableau du personnel de l'administration des chemins de fer, attaché au service des recettes, pendant l'année 1847.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Pissens	1 ^{er} commis	1,800	»	»	»	1,800	10 août 1838.
De Broëta	Id.	1,500	»	»	»	1,500	21 juillet 1837.
Schiltz	Id.	1,500	»	»	»	1,500	27 mars 1838.
Vandermeer	Id.	1,500	»	»	»	1,500	3 mai 1837.
Dautez	Id.	1,800	»	»	»	1,800	27 mars 1838.
De Bavay	Id.	1,800	»	»	»	1,800	1 novemb. 1837.
Schockeel	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 novemb. 1837.
Davignon	Id.	1,800	»	»	»	1,800	15 juin 1838.
Schuerman	Id.	1,800	»	»	»	1,800	1 octobre 1837.
Forgeois (a)	Id.	1,800	»	»	»	1,800	27 mars 1838.
Jaspers	Id.	1,800	»	»	»	1,800	10 mars 1841.
Melcher	Id.	2,100	»	400	600	3,100	9 avril 1841.
Dupont	2 ^e commis.	1,200	»	»	»	1,200	21 octobre 1842.
Heeq	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 juillet 1837.
Vandendriesche	Id.	1,200	»	»	»	1,200	23 août 1843.
Van Damme	Id.	1,500	»	»	»	1,500	21 septemb. 1838.
Trioné	Id.	1,200	»	»	»	1,200	9 avril 1841.
Nayet	Id.	1,200	»	»	»	1,200	12 juin 1838.
Bauw	Id.	1,200	»	»	»	1,200	13 octobre 1841.
D'Hauw	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1840.
Auwers	Id.	1,200	»	»	»	1,200	14 juillet 1843.
Van de Volde	Id.	1,500	»	»	»	1,500	6 mars 1840.
Waegemans	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 octobre 1837.
Missotten	Id.	1,200	»	»	»	1,200	17 septemb. 1837.
Mertens	Id.	1,200	»	»	»	1,200	3 avril 1838.
Dusart	Id.	1,500	»	»	»	1,500	14 mars 1838.
Humblet	Id.	1,200	»	»	»	1,200	16 juillet 1843.
Férouge	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 novemb. 1838.
Pagnoul	Id.	1,200	»	»	»	1,200	25 juillet 1843.

(a) A demi solde jusqu'au 1^{er} mars 1848.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	PRAIS FIXES.	PRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Terlecky	2 ^e commis	1,200	»	»	»	1,200	17 mars 1858.
Wilkers	Id.	1,200	»	»	»	1,200	26 juillet 1845.
Cailliau	Id.	1,200	»	»	»	1,200	19 mars 1858.
Massan	Id.	1,200	»	»	»	1,200	50 juillet 1841.
Boutmans	Id.	1,200	»	»	»	1,200	6 mai 1841.
Jonmart	Id.	1,200	»	»	»	1,200	30 octobre 1841.
Hasnert	Id.	1,200	»	»	»	1,200	14 juillet 1845.
Deremiens	Id.	1,500	«	»	»	1,500	18 mars 1840.
Verlat	Id.	1,200	»	»	»	1,200	27 octobre 1857.
Melser	Id.	1,200	»	»	»	1,200	15 octobre 1840.
Baert	Id.	1,200	»	»	»	1,200	27 décemb. 1841.
Bouvier	Id.	1,200	»	»	»	1,200	7 août 1842.
Guelton	Id.	1,200	»	»	»	1,200	5 août 1845.
Dekimpe	Id.	1,200	»	»	»	1,200	4 août 1840.
Vanheerswyngels ..	Id.	1,500	»	»	»	1,500	12 juin 1838.
De Backer	Id.	1,200	»	»	»	1,200	10 septem. 1859.
Frion	Id.	1,200	»	»	»	1,200	20 juin 1845.
Melquebeck	Id.	1,200	»	»	»	1,200	26 septem. 1843.
Vandenbrande	Id.	1,200	»	»	»	1,200	15 août 1838.
Deroy	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1840.
De Mey	Id.	1,200	»	»	»	1,200	25 août 1842.
Verschueren	Id.	1,500	»	»	»	1,500	11 avril 1845.
Delsart	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 août 1840.
Vanlangendonck ...	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 août 1840.
Renard	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 septem. 1845.
Boigelot	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 juin 1841.
De Coninck	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1840.
Decq	Id.	1,200	»	»	»	1,200	30 avril 1858.
Judon	Id.	1,500	»	»	»	1,500	15 mars 1859.
Kennettenorf	Id.	1,200	»	»	»	1,200	20 octobre 1842.
De Tiège	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 août 1840.
Douville	Id.	1,200	»	»	»	1,200	9 octobre 1845.
Bauwens	Id.	1,200	»	»	»	1,200	12 janvier 1845.
Claessens	Id.	1,500	»	»	»	1,500	24 mai 1844.
Van Moortel	Id.	1,500	»	»	»	1,500	30 avril 1856.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Van Tricht.....	2 ^e commis.....	1,500	»	»	»	1,500	3 mai 1836.
Vandenbrande....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	15 août 1838.
Vandenbussehe....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	11 septemb. 1841.
Vanden Eyndt....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	19 novemb. 1841.
Laurys.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	27 mars 1858.
De Poorter.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	1 avril 1858.
Maclot.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	19 juillet 1858.
Pirnay.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	25 juillet 1844.
Van Anderlecht...	Id.....	1,500	»	»	»	1,500	1 novemb. 1837.
Wittman.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	15 avril 1845.
Cornelis.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1855.
Piot.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	22 décemb. 1841.
Guyot.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	15 décemb. 1856.
Godart.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	1 septemb. 1845.
Colin.....	Id.....	1,200	»	»	»	1,200	16 décemb. 1845.
Van Elst.....	3 ^e commis.....	1,080	»	»	»	1,080	15 octobre 1841.
Missotten.....	Id.....	900	»	»	»	900	1 mars 1845.
Vanderongtracten.	Id.....	900	»	»	»	900	1 mai 1845.
Delporte.....	Id.....	900	»	»	»	900	25 février 1842.
Bourgonjon.....	Id.....	900	»	»	»	900	5 avril 1845.
Devos.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	11 mai 1841.
Loyaerts.....	Id.....	900	»	»	»	900	15 septemb. 1841.
Cambier.....	Id.....	900	»	»	»	900	15 juillet 1844.
Geefs.....	Id.....	900	»	»	»	900	2 avril 1840.
Evert.....	Id.....	900	»	»	»	900	27 août 1841.
Rosy.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	7 août 1842.
Lambillotte.....	Id.....	900	»	»	»	900	8 février 1845.
Bruno.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1845.
De Ridder.....	Id.....	900	»	»	»	900	7 juillet 1842.
Hellemans.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	20 octobre 1842.
Cartuyvels.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	16 septemb. 1845.
Becasseau.....	Id.....	900	»	»	»	900	15 octobre 1841.
Dardenne.....	Id.....	960	»	»	»	960	5 décembr. 1845.
Brichant.....	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	15 décembr. 1840.
Bertrand.....	Id.....	1,080	420	»	»	1,500	1 octobre 1844.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Lefebvre	3 ^e commis	900	»	»	»	900	17 mai 1842.
Hazelle	Id	900	»	»	»	900	13 novembre 1846.
Recum	Id	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1841.
Forgeur	Id	1,080	»	»	»	1,080	27 décembre 1841.
Vieutems	Id	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1844.
Marlier	Id	1,080	»	»	»	1,080	19 octobre 1842.
Boursier	Id	1,080	»	»	»	1,080	26 juillet 1843.
Jamart	Id	900	»	»	»	900	20 août 1841.
Coulon	Id	1,080	»	»	»	1,080	17 mars 1843.
Dassonville	Id	900	»	»	»	900	9 octobre 1843.
Lefebvre	Id	900	»	»	»	900	26 mars 1847.
Debclder	Id	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1842.
Gotemans	Id	1,080	»	»	»	1,080	7 juin 1841.
Auverlot	Id	1,080	»	»	»	1,080	11 janvier 1844.
Van Soust	Id	1,080	»	»	»	1,080	17 septemb. 1838.
Palante	Id	1,080	»	»	»	1,080	1 décembre 1845.
Canoy	Id	1,080	»	»	»	1,080	17 décembre 1843.
Pirnay	Id	900	»	»	»	900	22 mai 1842.
Sterckx	Id	1,080	»	»	»	1,080	15 septemb. 1845.
Delvigne	Id	900	»	»	»	900	20 octobre 1842.
Modave	Id	900	»	»	»	900	16 décembre 1845.
Le Docte	3 ^e commis dessinateur	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1839.
D'Hont	Commis-adjoint	600	»	»	»	600	7 novembre 1846.
Goeminne	Id	600	»	»	»	600	7 novembre 1846.
Vanderstraeten	Id	720	»	»	»	720	6 août 1845.
Nyssens	Id	600	»	»	»	600	6 septemb. 1845.
Deseverin	Id	600	»	»	»	600	19 avril 1845.
Marchal	Id	600	»	»	»	600	6 septemb. 1845.
Motte	Id	600	»	»	»	600	6 septemb. 1845.
De Coninck	Id	720	»	»	»	720	10 mai 1845.
Neyt	Id	600	»	»	»	600	18 juin 1845.
Arien	Id	720	»	»	»	720	22 janvier 1844.
Louvois	Id	600	»	»	»	600	12 mars 1846.
Chenoy	Id	600	»	»	»	600	17 août 1846.
De Robaulx	Id	720	»	»	»	720	10 juillet 1844.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration
Lechien	Commis-adjoint	600	»	»	»	600	19 novembre 1845.
Geets	Garde convoi de 2 ^e classe faisant fonctions de commis.	1,520	»	»	»	1,520	26 juin 1838.
Van Cauwenberg .	Garçon de bureau	720	»	»	»	720	28 février 1837.
Van Mechelen. . .	Id.	1,080	»	»	»	1,080	27 mars 1838.
Héris	Id.	720	»	»	»	720	17 septemb. 1838.
Egrix	Messenger	900	60	»	»	960	1 février 1837.
Van Diepenbeeck.	Garde convoi de 1 ^{re} cl. faisant fonctions de chef-facteur.	1,500	120	»	»	1,620	1 septemb. 1837.
Verbeek	Facteur de 1 ^{re} classe	1,500	»	»	»	1,500	1 septemb. 1840.
Lesnige	Id.	1,500	»	»	»	1,500	12 août 1838.
Ronse.	Id.	1,500	»	»	»	1,500	20 décemb. 1836.
Rayé	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 août 1840.
Troch	Id.	1,500	»	»	»	1,500	1 janvier 1838.
Dedapper	Id.	1,500	»	»	»	1,500	19 mai 1840.
Vanderhaeghen. .	Facteur de 2 ^e classe.	1,200	»	»	»	1,200	9 avril 1841.
Henin	Id.	1,200	»	»	»	1,200	12 août 1840.
Vanden Meerschaut	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1840.
Van Cauwenbergh	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1840.
Debuc.	Id.	1,200	»	»	»	1,200	17 septemb. 1838.
Waegemaekers . .	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 novemb. 1838.
Callens	Id.	1,200	»	»	»	1,200	3 juin 1841.
Hennes	Id.	1,200	»	»	»	1,200	17 juin 1841.
De Keyser.	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 août 1840.
Wattenbergh . . .	Id.	1,080	»	»	»	1,080	13 juin 1841.
Stallaert.	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 juin 1841.
Raskin	Id.	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1841.
Deprez	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 octobre 1843.
Vanden Bruel. . .	Id.	1,200	»	»	»	1,200	1 juin 1841.
Evrard	Facteur de 3 ^e classe.	1,080	»	»	»	1,080	22 octobre 1842.
De Meulenaere . .	Id.	1,080	»	»	»	1,080	1 novemb. 1838.
Lange	Id.	1,080	»	»	»	1,080	29 décemb. 1840.
Cassebronnie. . .	Id.	1,080	»	»	»	1,080	1 mars 1844.
Lignac	Id.	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1841.
Goris	Id.	1,080	»	»	»	1,080	20 juin 1841.
Remy	Id.	1,080	»	»	»	1,080	Août 1845.
Nysten	Id.	1,080	»	»	»	1,080	1 janvier 1840.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLEMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	FRAIS DE SÉJOUR.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Van Cauwenbergh.	Facteur de 5 ^e classe	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1841.
Dryoel	Id.....	1,080	»	»	»	1,080	1 juin 1841.
Mertens.	Facteur à l'essai.....	900	»	»	»	900	17 février 1847.
Moyaerts	Id.....	1,000	»	»	»	1,000	31 juillet 1847.
Verlinden	Id.....	900	»	»	»	900	31 juillet 1847.
Hensmans.	Id.....	900	»	»	»	900	17 février 1847.
Risse	Id.....	900	»	»	»	900	30 juillet 1847.
Smal	Id.....	900	»	»	»	900	31 juillet 1847.
Dolme.	Id.....	900	»	»	»	900	2 novembr. 1847.
Eliaerts	Garde-convoi de 1 ^{re} classe fai- sant fonctions de facteur.	1,500	120	»	»	1,620	15 septemb. 1837.
Coomans	Peseur.....	900	»	»	»	900	17 septemb. 1858.
Dekokere	Id.....	900	»	»	»	900	1 octobre 1837.
Glaissonne	Id.....	720	»	»	»	720	17 mai 1841.
De Geneffe	Id.....	900	60	»	»	960	15 novemb. 1837.
Goubau	Id.....	900	60	»	»	960	15 octobre 1838.
Walrawens	Id.....	900	60	»	»	960	10 septemb. 1837.
Festracts	Id.....	900	60	»	»	960	1 août 1838.
Deveen	Id.....	900	»	»	»	900	1 août 1840.
Rooms.	Id.....	900	180	»	»	1,080	1 août 1840.
Laurys	Id.....	900	»	»	»	900	1 août 1840.
Dewolf	Id.....	900	»	»	»	900	1 août 1836.
Dumont.	Id.....	900	180	»	»	1,080	17 mai 1840.
Devisé.	Id.....	900	»	»	»	900	10 août 1843.
Ghysbrechts	Id.....	900	»	»	»	900	20 décembre 1842.
Deneve	Id.....	900	»	»	»	900	15 juin 1841.
Blomme.	Id.....	900	180	»	»	1,080	1 août 1840.
Gilles	Id.....	900	»	»	»	900	16 mai 1856.
Sbille	Id.....	900	»	»	»	900	1 juin 1845.
Borgers.	Garde-convoi de 2 ^e classe fai- sant fonctions de peseur.	1,200	»	»	»	1,200	15 septemb. 1857.
Wittelbols	Peseur à l'essai.....	900	»	»	»	900	1 janvier 1843.
	TOTAUX.....	224,920	1,500	400	600	227,420 ^(a)	

(a) Cette situation, arrêtée au 24 décembre courant, présente un excédant de dépense de 420 fr. sur le chiffre de 227,000 fr. alloué au budget de l'exercice 1847. Cet excédant est insignifiant et ne peut en rien déranger les prévisions du budget de l'exercice 1848.

ANNEXE M.

CONSEIL DES MINES.

Affaires traitées ou en instruction.

	ANNÉES.								TOTAL.
	1837, 1838 et 1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	
A. Avis définitifs sur demandes en concession, extension ou maintenue de concession	16	64	22	14	70	21	76	107	587
B. Avis interlocutoires sur demandes de même nature	30	15	5	21	23	5	19	28	144
C. Avis rendus par application de l'article 7, § 2 de la loi du 21 avril 1810	»	1	»	»	»	»	»	»	1
D. Avis définitifs sur demandes en ouverture de communications, par application de l'art. 12 de la loi du 2 mai 1837	5	»	1	1	»	»	»	1	6
E. Avis interlocutoires sur semblables demandes	1	»	»	»	»	»	»	»	1
F. Avis rendus aux termes de l'art. 7 de la loi du 2 mai 1837, sur affaires de police des mines, tombant sous l'application des art. 49 et 50 de la loi du 21 avril 1810, ou 4 et 7 du décret du 3 janvier 1813	24	17	10	22	16	13	18	14	131
G. Avis sur affaires diverses	59	50	10	15	15	12	26	32	177
H. Affaires en instruction devant le conseil	»	»	»	»	»	»	»	19	19
TOTAUX	110	124	46	71	124	51	139	201	866

ANNEXE N.

Tableau du personnel du corps des mines, pendant l'année 1847.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration
Devaux.....	Inspecteur général.....	12,000	»	1,200	13,200	10 décemb 1825.
Gonot.....	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl....	6,500	»	2,800	9,100	Juillet 1825.
Wellekens.....	Ingénieur en chef de 2 ^e cl....	5,200	»	2,400	7,600	25 septem. 1821.
Gernaert (a).....	Id.....	3,800	»	1,500	5,500	1 janvier 1820.
Gautier.....	Id.....	5,200	»	2,000	7,200	Septem. 1822.
Delneufcour.....	Ingénieur de 1 ^{re} classe.....	3,800	»	1,500	5,500	28 décemb. 1823.
Bidaut.....	Id.....	3,800	»	1,500	5,500	Juin 1826.
Mueseler.....	Ingénieur de 2 ^e classe.....	3,200	»	1,000	4,200	23 décemb. 1823.
Dethier.....	Id.....	3,200	»	760	5,960	31 juillet 1825.
Rueloux.....	Id.....	3,200	»	1,200	4,400	28 décemb. 1823.
Jochans.....	Id.....	3,200	»	1,500	4,700	25 juillet 1835.
Decrassier (b).....	Id.....	2,400	»	1,200	3,600	1 novem. 1854.
Toilliez.....	Sous-ingénieur.....	2,400	»	760	3,160	Octobre 1855.
Poncelet.....	Sous-ingénieur faisant fonct ^s d'ingénieur.	2,400	400	1,200	4,000	50 décemb. 1836.
Laguesse.....	Id.....	2,400	»	760	3,160	31 décemb. 1837.
Trasenster.....	Id.....	2,400	»	»	2,400	1 octobre 1858.
Barbière.....	Id.....	2,400	»	760	3,160	16 octobre 1859.

(a) Vu l'insuffisance de l'allocation pour le personnel des mines, ce fonctionnaire jouit du traitement d'ingénieur ordinaire de 1^{re} classe.

(b) Vu l'insuffisance de l'allocation pour le personnel des mines, ce fonctionnaire jouit du traitement affecté au grade de sous-ingénieur.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NOMINAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE	FRAIS FIXES	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Geoffroy (a).....	Sous-ingénieur.....	»	»	»	»	28 septemb. 1845.
Dumont (a).....	Id.....	»	»	»	»	23 août 1846.
Devaux (a).....	Id.....	»	»	»	»	9 juillet 1847.
Van Scherpenzeel..	Id.....	2,400	»	500	2,900	21 mars 1842.
Gilon.....	Id.....	2,400	»	500	2,700	50 juin 1845.
Deflandre.....	Aspirant de 1 ^{re} classe.....	2,400	600	»	3,000	2 novembr. 1826.
L'hoest.....	Id.....	2,400	»	»	2,400	14 mai 1828.
Gerard.....	Id.....	2,400	»	»	2,400	14 mai 1828.
Defize.....	Id.....	2,400	»	»	2,400	50 décembre 1856.
Quolin.....	Id.....	2,400	»	»	2,400	14 mai 1828.
Rocour.....	Id.....	2,400	»	»	2,400	51 décembre 1837.
Beaujean.....	Id. 2 ^e classe.....	2,000	»	»	2,000	51 décembr. 1837.
Dupont.....	Id.....	2,000	»	»	2,000	51 décembr. 1837.
Dejaer.....	Id.....	2,000	»	»	2,000	51 décembre 1837.
Eloin.....	Id.....	2,000	»	»	2,000	51 décembr. 1837.
Ransy.....	Id.....	2,000	»	»	2,000	17 décembr. 1858.
Dechamps.....	Id.....	2,000	»	»	2,000	17 décembr. 1858.
Berchem.....	Id.....	2,000	»	»	2,000	17 décembr. 1858.
Beer.....	Id.....	2,000	»	»	2,000	28 juin 1859.
Lambert.....	Id.....	2,000	»	»	2,000	4 novembr. 1859.
Hamache (Victor)..	Id.....	2,000	»	»	2,000	17 décembr. 1858.
Toilliez.....	Id.....	2,000	»	»	2,000	4 novembr. 1859.
Hamache (Jean) ...	Id.....	2,000	»	»	2,000	4 novembr. 1859.

(a) Vu l'insuffisance de l'allocation pour le personnel des mines, il a été impossible d'allouer à ces trois fonctionnaires le traitement attaché à leur grade.

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT NORMAL.	TRAITEMENT SUPPLÉMENTAIRE.	FRAIS FIXES.	TOTAL.	DATE DE L'ENTRÉE dans l'administration.
Muoseler (Gilles) (a)	Aspirant de 3 ^e classe.....	»	»	»	»	50 octobre 1834.
Godin.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	4 novemb. 1839.
Castelain.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	4 novemb. 1839.
Lambert (Charles).	Id.....	1,500	»	»	1,500	31 mars 1841.
Bougnat.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	31 mars 1841.
Sadin.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	4 mai 1839.
Scarcoriaux.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	4 mai 1839.
Clément.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	21 mars 1842.
Hamal.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	21 mars 1842.
Fabry.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	21 mars 1842.
De Simony.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	21 mars 1842.
Dawance.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	30 avril 1845.
Gillot.....	Id.....	1,300	»	»	1,500	30 avril 1845.
Chaudron.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	30 avril 1845.
Bouhy.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	30 juin 1844.
Drion.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	30 juin 1845.
Henia.....	Id.....	1,500	»	»	1,500	30 juin 1845.
		154,800	1,000	22,840	158,540 ^(b)	

(a) En non-activité sans solde.

(b) A cette somme de 158,540 fr., il faut ajouter une dépense de 13,100 fr. environ, pour frais de déplacements des ingénieurs et conducteurs des mines. Ces indemnités, qui sont liquidées sur présentations d'états trimestriels, se sont élevés, en 1846, à fr. 12,831-33.

En 1847, elles s'élèveront à fr. 13,106-63 (les trois premiers trimestres comportent une somme de fr. 9,829-99).

La dépense totale du personnel du corps des mines, s'élèvera donc, en 1848, d'après les charges actuellement existantes (24 décembre 1847), à fr. 171,440

Le crédit qui figure au projet de budget de l'exercice 1848, étant de 167,200

On peut prévoir, dès à présent, un déficit de fr. 4,240 pour cet exercice.

Ce n'est pas la première fois que ce déficit est signalé. Il a été annoncé dans les *Développements* du budget de l'exercice 1847 (pag. 100 et suivantes), et le chiffre définitif en a été fixé à fr. 2,055-93, pour l'exercice 1846, dans l'exposé des motifs du crédit supplémentaire pour cet exercice. (Voir le document parlementaire, n° 324, pag. 15 de la session de 1846-47.)

Les Chambres ayant rejeté l'année dernière la majoration de crédit de 12,000 fr., qui leur était demandée pour le personnel des mines, sauf une somme de 1,200 fr., l'on n'a pas cru devoir reproduire cette demande dans le projet de budget actuel.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages,
RAPPORT	1
Chap. I. Administration centrale	2
II. Ponts et chaussées. — Bâtimens civils. — Canaux, rivières, etc. . .	8
III. Chemin de fer	31
IV. Postes	40
V. Mines.	43
VI. Pensions	44
VII. Secours	46

ANNEXES

<i>A.</i> Rapport du conseil des ponts et chaussées	47
<i>B.</i> Rapport de l'ingénieur des ponts et chaussées du service de la Dyle et du Demer. .	48
<i>C.</i> Id.	50
<i>D.</i> Arrêté royal du 6 juin 1821	52
<i>E.</i> État indiquant, année par année, le montant des sommes perçues et dépensées par la régence d'Ostende, du chef de l'écluse construite en cette ville, en 1821 . . .	54
<i>F.</i> Tableau du personnel du corps des ponts et chaussées	55
<i>G.</i> Tableau du personnel de la direction des chemins de fer	63
<i>H.</i> Tableau du personnel de l'administration des chemins de fer, attaché au service de l'entretien des routes et des stations	67
<i>I.</i> Id. au service de la locomotion.	69
<i>K.</i> Id. au service des transports	72
<i>L.</i> Id. au service des recettes	81
<i>M.</i> État des travaux du conseil des mines	87
<i>N.</i> Tableau du personnel du corps des mines	88

(APPENDICE AU N° 79.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1847 — 1848.

ÉTAT NOMINATIF

Du personnel de l'administration des chemins de fer, payé jusqu'au 31 décembre 1847, sur le fonds spécial créé par la loi du 13 avril 1845 (Doubles voies et stations), et à reporter, à partir du 1^{er} janvier 1848, sur le budget.

N° D'ORDRE.	NOMS ET INITIALES DES PRÉNOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT	
			Normal annuel.	Supplémentaire ANNUEL.
Article premier.				
			Fr. c.	
1	Leclercq, F.	Ingénieur-adjoint de 3 ^e classe. . .	2,400 00	»
2	Hannay, J.-B.	Géomètre du chemin de fer	3,000 00	»
3	Sano, A.	Conducteur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées.	2,400 00	»
4	Janssens, J.	Conducteur-adjoint de 3 ^e classe. .	1,500 00	»
5	Ysebrandt de Lendonck	» »	1,500 00	»
6	Timmermans, J.	Surveillant de 2 ^e classe.	1,500 00	»
7	Courtois, A.	Surveillant de 3 ^e classe.	1,200 00	»
8	Courtois, P.	2 ^e commis	1,500 00	»
9	Ymart, J.	»	1,200 00	»
10	Delatour, C.	2 ^e commis-dessinateur	1,500 00	»
Totaux de l'art. 1 ^{er}			17,700 00	»
Art. 2.				
1	Coppens, F., père	Architecte honoraire	6,300 00	3,700 00
2	Payen, A.	Architecte de 1 ^{re} classe	3,800 00	»
3	Lemonnier, L.	Architecte de 2 ^e classe	3,200 00	»
4	Deman, G.	» »	3,200 00	»
5	De Grelle, E.	Chef de bureau	2,400 00	»
6	Muls, E.	Conducteur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées.	4,000 00	»
7	Verdonck, A.	» »	2,400 00	»
8	Mottequin, P.	Conducteur mécanicien de 1 ^{re} cl.	2,400 00	»
9	Dupont, J.	» adjoint »	2,400 00	»
10	Thein, N.	Conducteur de 2 ^e classe des ponts et chaussées.	2,000 00	»
11	Lanquet, J.	» »	2,000 00	400 00
12	Maertens, fils, J.	Conducteur-adjoint de 2 ^e classe. .	2,000 00	»
13	Royers, P.	» »	2,000 00	»

FRAIS FIXES ANNUELS.	FRAIS DE SÉJOUR ET DE DÉCOUCHER.	TOTAL.	<i>Observations.</i>
	1,550 00	3,950 00	Vérificateur des métrés des constructions.
	1,275 00	4,275 00	Atlas général des terrains et des stations.
	"	2,400 00	Nivellement général et dépôt des plans.
	"	1,500 00	Statistique de locomotion.
	"	1,500 00	Comptabilité des machinistes.
	"	1,500 00	Bureau des dessinateurs.
	"	1,200 00	Dessinateur aux constructions.
	"	1,500 00	Service général. — Comptabilité des recettes.
	"	1,200 00	" " "
	"	1,500 00	Dessinateur des travaux en fer à la direction. — Gare de Gand, etc.
	2,825 00	20,525 00	
	"	10,000 00	Station du Nord et service général.
2,800 00	"	6,600 00	" de Gand et ligne de l'Ouest
"	1,960 00	5,160 00	Canal des Vieux-Lions et ligne de l'Est.
"	"	3,200 00	Adjoint à M. Coppens.
"	"	* 4,000 00	Direction. — Service général.
"	892 00	3,292 00	Surveillance des stations en général.
"	"	2,400 00	" " d'Ostende et de Gand.
"	1,388 00	3,788 00	" ordinaire de la ligne du Midi, de Bruxelles à Quiévrain.
1,200 00	96 00	3,696 00	" des bâtiments du Nord.
"	410 00	2,410 00	Vérification des métrés des stations.
"	872 00	3,272 00	Surveillance de la ligne du Nord et des bâtiments de Malines.
"	993 00	2,993 00	Service ordinaire de la ligne de Tournay à Mouscron.
"	"	2,000 00	Construction de la porte du Rhin.

N° D'ORDRE.	NOMS ET INITIALES DES PRÉNOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT	
			Normal annuel.	Supplémentaire ANNUEL.
14	Gilles, J.	Conducteur adjoint de 2 ^e classe .	2,000 00	»
15	Coppens, fils. E.	Conducteur adjoint de 3 ^e classe. .	1,500 00	»
16	Kestremont, F.	Surveillant principal	2,100 00	»
17	Diddaert, F.	»	2,100 00	»
18	Marto, F.	Surveillant de 1 ^{re} classe.	1,800 00	»
19	Vuillaume, H.	»	1,800 00	»
20	Floury, C.	»	1,800 00	»
21	Lambeau, A.	»	1,800 00	»
22	Lemmen, F.	»	1,800 00	»
23	Schootmans, J.	Surveillant de 2 ^e classe.	1,500 00	»
24	Brabant, F.	»	1,500 00	»
25	Leloup, E.	»	1,500 00	»
26	Lepère, N.	»	1,500 00	»
27	Mersch, L.	»	1,500 00	»
28	Tossyn, C.	»	1,500 00	»
29	Jeanmaert, A.	»	1,500 00	»
30	Bernard, H.	»	1,500 00	»
31	Segers, L.	»	1,500 00	»
32	Baugnies, E.	Surveillant temporaire de 2 ^e cl. .	1,500 00	»
33	Ancelot, F.	»	1,500 00	»
34	Dethier, S.	Surveillant à l'essai.	1,800 00	»
35	Carpentier, A.	Surveillant de 3 ^e classe.	1,200 00	»
36	Rouffart, E.	»	1,200 00	»
37	Vandeweghe, E.	»	1,200 00	»
38	Lepez, V.	»	1,200 00	»
39	Horis, G.	»	1,200 00	»
40	Van Laek, J.	»	1,000 00	»
41	Plasman, J.	»	1,200 00	»
42	Somers, J.	»	1,200 00	»

FRAIS FIXES ANNUELS.	FRAIS DE SÉJOUR ET DE DÉCOUCHER.	TOTAL.	<i>Observations.</i>
»	760 00	2,760 00	Gare en fer à la station de Gand.
»	»	1,500 00	Station du Nord et service général.
»	933 00	3,033 00	Service du Nord. — Surveillance ordinaire.
»	424 00	2,524 00	Peinture générale des bâtiments.
»	»	1,800 00	Surveillance des travaux de la ligne de l'Ouest.
»	»	1,800 00	» des travaux aux bâtiments neufs des stations.
»	»	1,800 00	» des travaux à la ligne du Midi. — Surveillance de la route.
»	»	1,800 00	» de la station commerciale.
»	»	1,800 00	» de la station des Écaussines.
»	»	1,500 00	» de la route de Bruges à Gand (ligne de l'Ouest).
»	»	1,500 00	» » de la Vesdre.
»	»	1,500 00	» » » et de la ligne de l'Est.
»	»	1,500 00	» » » »
»	»	1,500 00	» » de l'Est.
»	710 00	2,210 00	» des bâtiments de la ligne du Midi.
»	»	1,500 00	» des travaux de la station du Nord.
»	»	1,500 00	» ordinaire de la route de Gand à Aeltre.
»	»	1,500 00	» des bâtiments neufs.
»	»	1,500 00	» des plantations sur les lignes de la Vesdre et de l'Est.
»	»	1,500 00	» des bâtiments neufs.
»	»	1,800 00	» des fours à coke.
»	»	1,200 00	» de la route de Mons à Quiévrain.
»	»	1,200 00	» des bâtiments de la station d'Anvers.
»	»	1,200 00	» » »
»	168 00	1,368 00	» » »
»	»	1,200 00	» » »
»	»	1,000 00	» des travaux de la porte du Rhin.
»	»	1,200 00	» de la route de Montplaisir à la station des Bogards.
»	»	1,200 00	Service de construction des bâtiments (Payen).

N° D'ORDRE.	NOMS ET INITIALES DES PRÉNOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT	
			Normal annuel.	Supplémentaire ANNUEL.
43	Friart, W.	Surveillant de 3 ^e classe.	1,200 00	»
44	Delatouche, P.	2 ^e commis	1,200 00	»
45	Defallignan, M.	2 ^e commis dessinateur	1,500 00	»
46	Devadder, T.	» »	1,500 00	»
47	Paulussen, P.	» »	1,500 00	»
48	Parsy, J.	» »	1,200 00	»
49	Voué, A.	» »	1,500 00	»
50	Vandenbossche, A.	3 ^e commis	1,200 00	»
51	Bogaerts.	» »	1,080 00	»
52	De Try, F.	3 ^e commis dessinateur	1,200 00	»
53	Smits, J.	» »	1,200 00	»
54	Francken, D.	» »	1,200 00	»
55	Wittoex, G.	» »	1,000 00	»
56	Férouge, N.	Dessinateur	1,200 00	»
57	Ledent, A.	Dessinateur temporaire.	1,277 50	»
Totaux de l'art. 2			101,457 50	4,100 00
Art. 4.				
1	Grénon, L.	1 ^{er} commis.	2,200 00	»
2	Meules, P.	3 ^e commis	1,080 00	»
3	Istaz, C.	»	900 00	»
Totaux de l'art. 4.			4,180 00	»
RÉCAPITULATION.				
1	Art. 1 ^{er}		17,700 00	»
2	» 2.		101,457 50	4,100 00
3	» 4.		4,180 00	»
TOTAUX.			123,337 50	4,100 00

FRAIS FIXES ANNUELS.	FRAIS DE SÉJOUR ET DE DÉCOUCHER.	TOTAL.	<i>Observations.</i>
»	»	1,200 00	Surveillance des traverses du chemin de fer entre Mons et Quiévrain.
»	»	1,200 00	Attaché au service de la surveillance de la route et des bâtiments de Malines.
»	»	1,500 00	Dessinateur au bureau de M. Payen.
»	»	1,500 00	Service de construction des bâtiments de Châtelineau et de Charleroy à Namur.
»	»	1,500 00	Service de construction (bureau de l'architecte Payen).
»	»	1,200 00	» » »
»	»	1,500 00	» » »
»	»	1,200 00	Bureau du conducteur Muls.
»	»	1,080 00	Attaché au service de la surveillance de la route de Tirlemont à Louvain.
»	»	1,200 00	Attaché au service des bâtiments (M. Muls).
»	»	1,200 00	» » (M. Payen).
»	»	1,200 00	» » »
»	»	1,000 00	» » »
»	»	1,200 00	» » »
»	»	1,277 50	» » (M. Lemonnier).
4,000 00	9,606 00	119,163 50	
»	»	2,200 00	Service de la station de Liège.
»	»	1,080 00	» de perception à la station de Bruxelles.
»	»	900 00	» » à Charleroy.
»	»	4,180 00	
»	2,825 00	20,525 00	
4,000 00	9,606 00	119,163 50	
»	»	4,180 00	
4,000 00	12,431 00	143,863 50	

Etat nominatif des membres du corps des ponts et chaussées et des adjoints, détachés à

N° D'ORDRE.	NOMS ET INITIALES DES PRENOMS.	GRADES.	TRAITEMENT annuel.	INDEMNITÉS.
1	Masui, J.-B.	Inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.	<i>Pour mém.</i>	<i>Pour mém.</i>
2	Bisserot, F.	Ingénieur en chef de 2° classe des ponts et chaussées.	5,200	800
3	Grosfils, G.	" "	5,200	800
4	Maus, H.	" "	5,200	2,200
5	Petitjean, P.	Ingénieur en chef mécanicien de 2° classe.	<i>Pour mém.</i>	<i>Pour mém.</i>
6	Springard, F.	Ingénieur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées.	3,800	2,000
7	De Grandvoir, L.	" "	3,800	1,400
8	Prisse, E.	Ingénieur mécanicien de 1 ^{re} classe. .	3,800	2,500
9	Gambon, C.	Ingénieur de 2° classe, faisant fonctions de 1 ^{re} classe.	<i>Pour mém.</i>	<i>Pour mém.</i>
10	Van Moere, B.	" "	<i>Pour mém.</i>	<i>Pour mém.</i>
11	Du Pré, J.	Ingénieur de 2° classe des ponts et chaussées.	3,800	1,200
12	Stevens, L.	Ingénieur adjoint de 2° classe. . . .	2,200	"
13	Zuber, F.	Ingénieur de 3° classe des ponts et chaussées.	3,200	1,000
14	Ubaghs G.	Ingénieur adjoint de 3° classe. . . .	2,400	1,200
15	Denis, J.	Ingénieur constructeur de 3° classe.	2,400	1,000
16	Grosfils, J.	Ingénieur adjoint de 3° classe. . . .	2,400	1,000
17	Van Esschen, G.	" "	<i>Pour mém.</i>	<i>Pour mém.</i>
18	Malécot, L.	" "	<i>Pour mém.</i>	<i>Pour mém.</i>

des services spéciaux ou autorisés à diriger des travaux à l'étranger, au 1^{er} janvier 1848.

DATE DE L'ARRÊTÉ qui accorde LE CONGÉ.	DURÉE DU CONGÉ.	DESTINATION.	Observations.
.....	.....	Directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation.	Le traitement de ce fonctionnaire est payé sur l'allocation du personnel du chemin de fer.
1837. 27 décembre .	.....	Chef de division à l'administration centrale du Département des Travaux Publics.	Le traitement et les indemnités de ces deux fonctionnaires sont payés sur le personnel de l'administration centrale du Département des Travaux Publics.
1837. 27 décembre .	.....	" "
1845. 24 juin	Illimité. . .	Sardaigne.	En congé sans traitement.
.....	.....	Hesse-Électorale	"
1845. 5 février. . .	Illimité. . .	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.	"
1846. 31 janvier . .	Provisoire .	Direction des travaux du chemin de fer concédé de l'Entre-Sambre et-Meuse.	"
1846. 31 janvier . .	3 années . .	Direction des travaux du chemin de fer concédé de la Flandre occidentale.	"
.....	.....	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.	"
.....	" "	"
1846. 8 septembre .	Illimité. . .	Direction des travaux du chemin de fer concédé de Marchiennes - au - Pont à Erquelines.	"
1846. 23 juin	"	" "	En disponibilité.
1846. 20 mai	"	Russie	En congé sans traitement.
1845. 31 octobre . .	"	Prusse	"
1847. 7 juillet . . .	"	Société du chemin de fer concédé de Manage à Mous.	"
1845. 29 juillet . . .	Provisoire .	Direction du chemin de fer concédé de St-Trond à Hasselt.	"
.....	.....	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.	"
.....	" "	"

N° D'ORDRE.	NOMS ET INITIALES DES PRÉNOMS.	GRADES.	TRAITEMENT annuel.	INDEMNITÉS.
17	Rombaux, J.	Sous-ingénieur des ponts et chaussées.	2,000	600
18	Girardin	Sous-ingénieur mécanicien	2,000	600
19	Drugmand, D.	" adjoint	2,000	600
20	Rousseau, J.	Conducteur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées.	2,400	"
21	Tibesard	" "	<i>Pour mém.</i>	<i>Pour mém.</i>
22	Dietz, A.	Conducteur adjoint de 1 ^{re} classe. . .	2,400	"
23	Dandelin, L.	Conducteur de 2 ^e classe des ponts et chaussées.	2,400	800
24	Guinotte, J.	" "	2,000	400
25	Groulard, V.	" "	2,000	"
26	Basse, E.	" "	2,000	"
27	Wantzel, C.	Conducteur adjoint de 2 ^e classe. . .	2,000	"
28	Blonden, G.	" "	2,000	400
29	Brockmann, F.	Conducteur de 3 ^e classe des ponts et chaussées.	2,000	400
30	Van de Loo, A.	" "	1,500	300
31	Vanhoegaerden, A.	" "	1,500	"
32	Guilmot, J.	" "	1,500	"
33	Van der Elst, C.	Conducteur mécanicien de 3 ^e classe.	1,500	300
34	Boucquié, J.	" adjoint "	1,500	300
35	Van de Velde, J.	" " "	<i>Pour mém.</i>	<i>Pour mém.</i>
36	De Moor, E.	" " "	1,500	300

DATE DE L'ARRÊTÉ qui accorde LE CONGÉ.	DURÉE DU CONGÉ.	DESTINATION.	<i>Observations.</i>
1845. 24 juin	Illimité. . .	Sardaigne	En congé sans traitement.
1843. 23 août. . . .	»	Hesse-Électorale	»
1845. 29 juillet . . .	Provisoire .	Direction des travaux du chemin de fer concédé de Tournay à Jurbise.	»
1847. 18 juillet . . .	Illimité. . .	Contrôle des travaux de construction de prisons au Département de la Justice.	Ses traitements et indemnités sont payés sur le Budget du Département de la Justice.
. . . . .	. . . . .	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.	
1843. 26 octobre . .	Illimité. . .	Russie	En congé sans traitement.
1847. 11 avril. . . .	»	Société du chemin de fer concédé de l'Entre-Sambre-et-Meuse.	»
1844. 21 juin	3 années . . .	Mexique	»
1847. 30 octobre . .	7 mois		
1846. 26 juillet . . .	Illimité. . .	Travaux concédés du canal de Meuse-et-Moselle.	»
1845. 26 septembre .	»	. . . . .	»
1845. 17 décembre .	»	. . . . .	»
1845. 3 février. . . .	»	Prusse	»
1847. 21 mars. . . .	»	Société du chemin de fer concédé de Charleroy à Erquelines.	»
1846. 10 mars. . . .	Provisoire .	Chemin de fer concédé de la Flandre occidentale.	»
1846. 8 septembre .	Illimité. . .	Société du chemin de fer concédé de Marchiennes-au-Pont à Erquelines.	»
1846. 27 octobre . .	»	Direction des travaux concédés du canal de Meuse-et-Moselle.	»
1846. 27 mars	Provisoire .	Société du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.	»
1846. 26 juin	Illimité. . .	Compagnie du chemin de fer du Nord. (France.)	»
. . . . .	. . . . .	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.	»
1845. 30 juin	Provisoire .	Société du chemin de fer concédé de Namur à Liège.	»

N° D'ORDRE.	NOMS. ET INITIALES DES PRÉNOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT annuel.	INDEMNITÉS.
31	Brialmont, E.	Conducteur adjoint de 3 ^e classe . .	<i>Pour mém.</i>	<i>Pour mém.</i>
32	Canivet, J.	" " "	1,500	"
33	Simon, T.	" " "	1,500	"
34	Verhulst, E.	" mécanicien "	1,500	300
TOTAL			81,700	20,800
TOTAL			102,500	

RÉCAPITULATION.

1° Dépenses pour les membres du corps des ponts et chaussées et des adjoints. . .	87,100
2° Id. pour un ingénieur et un sous-ingénieur mécaniciens et trois conducteurs mécaniciens.	15,400
Total. fr.	102,500

DATE DE L'ARRÊTÉ qui accorde LE CONGÉ.	DURÉE DU CONGÉ.	DESTINATION.	<i>Observations.</i>
1845. 15 juillet . .	Provisoire .	Hesse-Électorale	En congé sans traitement.
. . . . .	. . . . .	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.	»
1846. 16 avril . . .	Provisoire .	Société du chemin de fer concédé de la Flandre occidentale.	»
1846. 12 novembre.	Illimité. . .	. . . . .	»