

( 1 )  
( N° 98. )

---

# Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 FÉVRIER 1856.

---

## Budget du Département des Travaux Publics,

POUR L'EXERCICE 1856 <sup>(1)</sup>.

---

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

---

(1) Budget, n° 204, session de 1854-1855.

## PROJET DE LOI.

---

### ARTICLE UNIQUE.

Le budget du Ministère des Travaux Publics est fixé, pour l'exercice 1856, à la somme de *vingt-cinq millions huit mille cinq cent cinquante-huit francs quarante-sept centimes* (fr. 25,008,558-47), conformément au tableau ci annexé.

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

Dans le cas d'une réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, pendant l'année 1856, les crédits qui figurent aux art. 2, 3, 58, 62, 68, 73, 76, 80 et 82 pourront être transférés de l'un de ces articles à l'autre, selon les besoins du service.

Il en sera de même des art. 4, 59, 63, 69, 74 et 77.

---

**BUDGET RECTIFIÉ**  
du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1856.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1856.		TOTAL.	
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.		
<b>CHAPITRE PREMIER.</b>					
<b>ADMINISTRATION CENTRALE.</b>					
1	Traitement du Ministre.....	21,000 "	"	741,100 "	
2	Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service.....	550,600 "	25,000 "		
3	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale.	33,100 "	"		
4	Salaires des hommes de peine, des ouvriers, etc....	26,400 "	2,000 "		
5	Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.....	55,000 "	"		
6	Honoraires des avocats du Département.....	50,000 "	"		
<b>CHAPITRE II.</b>					
<b>PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.</b>					
<b>SECTION PREMIÈRE. — PONTS ET CHAUSSÉES.</b>					
7	Entretien ordinaire et amélioration de routes, construction de routes nouvelles, études de projets, etc.	3,222,438 "	"	741,100 "	
8	Plantations de routes.....	41,000 "	"		
<b>SECTION II. — BATIMENTS CIVILS.</b>					
9	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État.....	90,000 "	10,000 "		
10	Travaux à exécuter pour la distribution d'eau, d'après le nouveau mode, aux bâtiments civils, situés à Bruxelles.....	"	10,000 "		
<b>SECTION III. — SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, BACS ET BATEAUX DE PASSAGE ET DES POLDERS.</b>					
<i>Canal de Gand au Sas de Gand.</i>					
11	Entretien et travaux d'amélioration.....	27,000 "	8,600 "		
<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>					
12	Entretien et travaux d'amélioration.....	26,961 "	136,530 "		
<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>					
13	Entretien et travaux d'amélioration.....	81,800 "	"		
	A reporter.....	4,203,594 "	189,030 "	741,100 "	

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1856.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Report.....	4,208,564 »	189,950 »	741,100 »
	<i>Sambre canalisée dans les provinces de Hainaut et de Namur.</i>			
14	Entretien et travaux de dragage..... <i>Canal de Charleroy à Bruxelles.</i>	104,000 »	3,000 »	
15	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Escaut.</i>	83,000 »	16,000 »	
16	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Lys dans les deux Flandres.</i>	29,218 »	1,830 »	
17	Entretien et travaux d'amélioration?..... <i>Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.</i>	19,300 »	30,160 »	
18	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Meuse dans la province de Limbourg.</i>	23,100 »	220,000 »	
19	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Dendre.</i>	32,000 »	70,000 »	
20	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Rupel.</i>	12,446 56	106,800 »	
21	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Dyle et Demer.</i>	16,300 »	100,000 »	
22	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Senne.</i>	23,500 »	70,000 »	
23	Entretien et travaux d'amélioration, loyer d'une maison occlusière à Vilvorde..... <i>Canal de Gand à Ostende.</i>	2,250 »	6,060 »	
24	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Canal de Mons à Condé.</i>	23,303 »	22,500 »	
25	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Canal de la Campine dans les provinces de Limbourg et d'Anvers.</i>	9,983 »	18,000 »	
26	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Canal d'embranchement vers Turnhout.</i>	42,163 »	31,455 »	
27	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Petite Nèthe canalisée.</i>	7,900 »	4,900 »	
28	Entretien et travaux d'amélioration..... <i>Moervaert.</i>	11,500 »	14,000 »	
29	Entretien ordinaire et travaux de dévasement.....	1,693 »	10,000 »	
	A reporter.....	4,649,656 56	963,593 »	741,100 »

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1856.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Report.....	4,649,636 36	963,595 "	741,100 "
	<i>Canal de Deynze au canal de Bruges.</i>			
30	Travaux d'entretien.....	4,049 "	2,300 "	
	<i>Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges.</i>			
31	Travaux d'entretien.....	9,000 "	"	
	<i>Canal de Liège à Muestricht.</i>			
32	Entretien et travaux d'amélioration.....	30,986 16	7,511 "	
	<i>Grande Nèthe.</i>			
33	Travaux d'entretien.....	3,000 "	"	
	<i>Yser.</i>			
34	Travaux d'entretien.....	1,300 "	16,300 "	
	<i>Canal de Plasschendaelc.</i>			
35	Travaux d'entretien.....	2,500 "	18,000 "	
	<i>Plantations.</i>			
36	Plantations nouvelles le long des voies navigables..	25,000 "	"	
	<i>Frais d'études.</i>			
37	Frais d'études et de levée de plans.....	7,000 "	"	6,519,805 14
	<i>Bacs et bateaux de passage.</i>			
38	Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances.....	27,000 "	"	
	SECTION IV. — PORTS ET CÔTES.			
39	Port d'Ostende.—Entretien et travaux d'amélioration	50,345 "	137,000 "	
40	— — — Construction d'un phare de 1 <sup>er</sup> ordre (1 <sup>re</sup> moitié de la dépense)...	"	112,500 "	
41	Port de Nieuport.....	24,000 "	"	
42	Côte de Blankenberghe.....	100,000 "	27,200 "	
43	Phares et fanaux.....	1,200 "	1,000 "	
	SECTION V. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.			
44	Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacement...	375,876 66	27,733 52	
45	Traitements et indemnités des chefs de bureaux et commis, des éclusiers, pontonniers, gardes-ponts à bascule et autres agents subalternes des ponts et chaussées.....	598,592 19	5,460 25	
46	Frais des jurys d'examen et voyages des élèves ingénieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil.....	12,000 "	"	
	A reporter.....	5,942,505 57	1,318,599 37	7,260,905 14

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT		TOTAL.
		DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1886.		
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Report.....	3,942,303 87	1,318,599 87	7,260,903 14
	<b>CHAPITRE III.</b>			
	<b>MINES.</b>			
47	Personnel du conseil des mines. — Traitement.....	41,700 »	»	
48	— — — Frais de route..	600 »	»	
49	— — — Matériel.....	2,000 »	»	
50	Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement.....	45,000 »	»	
51	Impressions, achats de livres, de cartes d'instruments ; publications de documents statistiques, encouragements et subventions, essais et expériences.....	7,000 »	»	
52	Traitements et indemnités du personnel du corps des mines.....	143,466 66	6,866 67	289,333 33
53	Jury d'examen et voyages des élèves de l'école des mines.....	6,000 »	»	
	<i>Commission des procédés nouveaux.</i>			
54	Frais de route et de séjour.....	600 »	»	
55	Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc.....	1,400 »	»	
	<i>Commission des Annales des Travaux Publics.</i>			
56	Frais de route et de séjour.....	1,100 »	»	
57	Publication du recueil, frais de bureau, etc.....	3,900 »	»	
	<b>CHAPITRE IV.</b>			
	<b>CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.</b>			
	— RÉGIE.			
	<b>SERVICE D'EXÉCUTION.</b>			
	<b>SECTION PREMIÈRE. — VOIES ET TRAVAUX.</b>			
58	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	189,260 »	»	
59	Salaires des agents payés à la journée.....	1,473,300 »	»	
60	Matériaux, engins, outils et ustensiles.....	1,059,000 »	670,000 »	
61	Travaux et fournitures.....	583,000 »	»	
	<b>SECTION II. — TRACTION ET ARSENAL.</b>			
62	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	153,860 »	»	
63	Salaires des agents payés à la journée.....	1,927,700 »	»	
	A reporter.....	11,541,192 23	1,995,166 24	7,520,238 47

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT		TOTAL.
		DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1856.		
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Report.....	11,541,192 23	1,095,166 24	7,520,238 47
64	Primes d'économie et de régularité.....	82,000 »	»	
65	Combustibles et autres consommations pour la traction des convois.....	2,809,400 »	»	
66	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	2,267,600 »	585,300 »	
67	Redevances aux compagnies.....	275,000 »	»	
	SECTION III. — MOUVEMENT ET TRAFIC.			
68	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	940,000 »	»	
69	Salaires des agens payés à la journée et des manœuvres.....	1,341,000 »	»	
70	Frais d'exploitation.....	401,600 »	»	
71	Camionnage.....	294,000 »	»	
72	Pertes et avaries.....	60,000 »	»	
	SECTION IV. — TÉLÉGRAPHES.			
73	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	85,000 »	»	
74	Salaires des agents payés à la journée.....	20,000 »	»	
75	Entretien.....	20,000 »	»	
	SECTION V. — SERVICE EN GÉNÉRAL (chemins de fer et télégraphes)			
76	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	69,000 »	»	17,436,320 »
77	Salaires des agents payés à la journée.....	25,800 »	»	
78	Matériel et fournitures de bureau.....	180,000 »	51,500 »	
79	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.....	10,000 »	»	
	SECTION VI. — RÉGIE.			
80	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	56,500 »	»	
81	Frais de bureau et de loyer.....	5,800 »	»	
	SECTION VII. — POSTES.			
82	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	560,000 »	»	
83	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.....	795,000 »	»	
84	Transport des dépêches.....	565,000 »	»	
85	Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie.....	187,000 »	»	
	A reporter.....	22,564,592 23	2,611,966 24	24,976,558 47

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1856.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
			Report .....	
	<b>CHAPITRE V.</b>			
86	Pensions .....	7,000 »	»	7,000 »
	<b>CHAPITRE VI.</b>			
87	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension .....	7,000 »	»	7,000 »
	<b>CHAPITRE VII.</b>			
88	Dépenses imprévues non libellées au budget .....	18,000 »	»	18,000 »
	<b>TOTAL du budget du Ministère des Travaux Publics.</b>	<b>22,566,592 23</b>	<b>2,611,066 24</b>	<b>25,008,558 47</b>

**Note accompagnant les modifications proposées au premier projet de budget  
de l'exercice 1856.**

---

Lorsque le projet de budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1856, a été présenté, le 6 février 1855, le Gouvernement a eu soin de faire remarquer que les propositions de crédits, formulées à cette époque, ne pouvaient être considérées comme définitives, et qu'elles devraient vraisemblablement être modifiées quand le moment serait venu pour la Législature de les examiner.

Les faits qui se sont produits depuis lors ont confirmé cette prévision. Mieux renseigné sur les besoins probables de l'exercice 1856, le Département des Travaux Publics peut aujourd'hui présenter des propositions plus exactement établies.

D'après le tableau annexé à la présente note, sous le littéra *A*, la comparaison entre le projet de budget primitif et les propositions nouvelles fait ressortir une augmentation, sur ce budget, de fr. 5,298,888-16, qui se répartit de la manière suivante entre les principales branches de service du Département :

Administration centrale . . . . .	fr.	35,500	»
Ponts et chaussées . . . . .		849,738	16
Chemins de fer, postes et télégraphes . . . . .		4,411,650	»
Secours . . . . .		2,000	»
Total . . . . .	fr.	5,298,888	16

Les Chambres pourront apprécier, par les explications qui vont suivre, les causes des modifications introduites au projet primitif.

**Administration centrale.**

L'allocation demandée d'abord au chapitre 1 <sup>er</sup> s'élevait à . . . . .	fr.	705,600	»
Deux augmentations sont proposées :			
L'une, de . . . . .	fr.	25,000	»
à l'art. 2, <i>Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service</i> ;			
L'autre, de . . . . .		5,500	»
à l'art. 3, <i>Frais de route et de séjour, etc.</i>			
	fr.	50,500	»
En ajoutant un transfert de . . . . .		5,000	»
de l'art. 7 ( <i>Routes, études de projets, etc.</i> ) à l'art. 5 ( <i>Matériel</i> ),			
l'ensemble des allocations du chapitre 1 <sup>er</sup> s'élèverait à . . . . .	fr.	741,100	»

Les deux augmentations indiquées ci-dessus sont dues à la même cause, l'orga-

nisation du service de surveillance de l'exploitation des chemins de fer concédés. Mais, il importe de le faire remarquer immédiatement, elles ne constituent pas, pour l'État, un accroissement de dépenses. Les cahiers des charges, relatifs à la concession des lignes de chemin de fer exploitées par des sociétés particulières, imposent au Gouvernement l'obligation de faire surveiller, par ses agents, tant l'exploitation de toutes ces lignes, que les opérations financières de celles auxquelles a été accordée la garantie d'un *minimum* d'intérêt. Pour satisfaire à cette obligation, un arrêté royal du 23 novembre 1853 (*Moniteur* du 29 de ce mois) a nommé les délégués du Gouvernement pour la surveillance à exercer sur l'exploitation et les opérations financières des lignes de la Flandre occidentale, de Charleroy à la frontière de France, et de Manage à Wavre.

Depuis lors, ce service de surveillance a pris un développement beaucoup plus considérable, par suite de la mise en exploitation de plusieurs autres lignes concédées (*voir* l'annexe *B*). Aussi est-il devenu nécessaire de l'organiser à l'administration centrale, d'une manière distincte des autres services du Département et d'y attacher le personnel nécessaire au travail qu'il occasionne. Ce personnel, pour lequel est demandée, à titre de traitement, la somme de 23,000 francs, et à titre de frais de route, celle de 3,500 francs, indiquées ci-dessus, se compose actuellement d'un directeur, d'un vérificateur de 1<sup>re</sup> classe, d'un chef de bureau, d'un commis chef, d'un vérificateur de 2<sup>e</sup> classe, d'un sous-ingénieur et d'un surnuméraire.

Ainsi qu'on vient de le dire, il ne résulte pas et il ne peut point résulter de charges nouvelles pour l'État, de l'organisation de ce service : aux termes des cahiers des charges, les sociétés concessionnaires sont tenues, en effet, de verser une redevance annuelle dans les caisses de l'État, pour subvenir aux frais de la surveillance dont elles sont l'objet. La dépense qu'elle occasionne n'est donc, à proprement parler, qu'une véritable dépense pour ordre ; aussi est-elle restée jusqu'à présent et restera-t-elle toujours inférieure au montant des redevances à payer par les compagnies.

#### **Ponts et chaussées.**

Les modifications introduites au budget, en ce qui concerne le service des ponts et chaussées, se résument en une augmentation totale de fr. 849,738-16, se répartissant de la manière suivante :

Service des routes . . . . .	fr. 645,000 »
— des canaux et des rivières . . . . .	86,528 16
— des ports et côtes . . . . .	97,500 »
Personnel des ponts et chaussées. . . . .	20,710 »
Ensemble. . . . .	fr. 849,738 16

*Routes.* — La somme demandée au projet de budget, pour l'entretien ordinaire des routes, s'élève à 1,467,458 francs. Ainsi que l'indiquent les développements du budget, ce chiffre représentait le montant du prix des baux existants ; mais il n'était qu'éventuel, attendu que les baux contractés pour toutes les routes expi-  
rent le 30 avril prochain. De nouveaux détails estimatifs ayant été dressés pour

la mise en adjudication publique du renouvellement de ces baux, l'administration des ponts et chaussées a pu constater qu'il en résultera une augmentation d'environ 230,000 francs, soit près de 17 p.  $\%$ , en plus sur le montant des baux actuels. Si donc l'on n'augmentait pas de cette somme le crédit total affecté au service des routes, il faudrait nécessairement la déduire de celle de 900,000 francs, destinée à la construction de routes nouvelles; de sorte que l'administration ne pourrait plus disposer, pour ce dernier service, que de la faible somme de 650,000 francs.

Il n'est pas probable qu'il entre dans les intentions de la Législature d'exiger cette réduction, surtout dans un moment où les provinces, les communes et les particuliers concentrent tous leurs efforts pour soulager, autant que possible, la position pénible dans laquelle se trouve la classe ouvrière, par suite de la crise alimentaire. D'après le tableau joint à la présente (annexe C), une somme de 2,277,000 francs devra être mise à la disposition du Département des Travaux Publics, pour terminer complètement les routes actuellement décrétées. On sait que l'achèvement de toutes ces voies de communication est réclamé avec les plus vives instances par les conseils provinciaux et par les communes intéressées. Cependant, si le crédit pour construction de routes était réduit à 650,000 francs, ce ne serait que dans trois ou quatre ans, qu'elles pourraient être livrées toutes à la circulation.

Ces considérations ont déterminé le Gouvernement à solliciter à l'art. 7 une augmentation de 630,000 francs, dont 230,000 francs pour l'entretien ordinaire des routes, et 400,000 francs pour travaux d'amélioration et construction de routes nouvelles; les allocations de 1,467,458 francs et de 900,000 francs, qui figuraient au budget primitif avec cette destination, seraient portées ainsi respectivement à 1,717,458 francs et 1,300,000 francs. Au moyen de ce dernier crédit, il serait possible de faire entreprendre immédiatement des travaux sur presque tous les points du pays, car la plupart des projets définitifs des routes mentionnées au tableau précité sont dressés, et une bonne partie de la classe ouvrière trouverait ainsi de l'occupation. Il n'est pas inutile de faire remarquer, en terminant, qu'au budget de 1857, l'allocation pour construction de routes neuves pourrait déjà être réduite à 900,000 francs, lesquels serviraient à terminer les routes en cours d'exécution; et, à partir de 1858, il suffirait d'un crédit de 400,000 à 500,000 francs, pendant trois ou quatre ans, pour achever le beau réseau de communications commencé en 1850. Enfin, l'augmentation de 250,000 francs permettrait d'élever quelque peu le salaire des cantonniers, lequel n'atteint, dans certaines provinces, que la modique somme de 35 francs par mois, de beaucoup insuffisante, à l'époque actuelle où le prix de tous les objets indispensables à l'existence est déjà si élevé et menace de s'accroître encore.

Une somme de 5,000 francs est transférée de l'art. 7 à l'art. 5. Ce transfert est nécessaire afin de prévenir désormais les observations que la Cour des comptes a présentées à plusieurs reprises au sujet de l'imputation à charge de l'art. 7, litt. C, du prix d'ouvrages de librairie, de cartes, etc., destinés spécialement à la direction générale des ponts et chaussées et des mines.

*Rivières et canaux.* — Les diverses modifications, proposées en ce qui concerne le service des travaux hydrauliques, sont clairement indiquées aux déve-

l'opérations nouveaux du budget de 1856 et spécialement détaillées dans le tableau formant l'annexe *D*, jointe à la présente. Elles se résument, comme on l'a dit plus haut, en une augmentation de fr. 86,528-16, due à la nécessité d'effectuer quelques travaux extraordinaires, particulièrement au canal de Gand au Sas de Gand, à celui de Maestricht à Bois-le-Duc, à celui de Liège à Maestricht et de pourvoir éventuellement à l'exécution de l'arrêté royal du 26 septembre 1855, relatif au halage sur le canal de Charleroy à Bruxelles. Les travaux à exécuter au canal de de Maestricht à Bois-le-Duc, consistent dans la reconstruction des bajoyers de l'écluse n° 18 à Boeholt, dont l'état est si mauvais qu'il est devenu urgent de les remplacer sans retard. Ce sont les seuls qu'il semble nécessaire de mentionner ici, puisqu'ils comportent une dépense de 70,000 francs, c'est-à-dire la presque totalité de l'augmentation proposée.

Quant aux autres modifications apportées à cette partie du budget et qui se traduisent, soit en augmentations de peu d'importance, soit en diminutions, elles résultent de la connaissance plus exacte que l'administration a pu acquérir, depuis la présentation du budget, des besoins auxquels il faudra pourvoir en 1856.

Le détail qui en est donné, dans le tableau du budget rectifié, semble de nature à rendre ici superflus des explications particulières sur les causes auxquelles elles sont dues.

*Ports et côtes.* — Une réduction de 15,000 francs peut être opérée sur les allocations primitivement demandées pour les travaux à exécuter au port d'Ostende. Mais, d'un autre côté, il est demandé une somme de 112,500 francs, formant la moitié de l'allocation nécessaire à la construction d'un nouveau phare à ce port de mer. Des plaintes vives et nombreuses se sont élevées à diverses reprises, au sujet du peu de portée du phare actuel. Les Départements des Affaires Étrangères et des Travaux Publics se sont entendus pour charger une commission spéciale d'examiner ce qu'il conviendrait de faire pour avoir un meilleur système d'éclairage à Ostende. Cette commission a déclaré, à l'unanimité de ses membres, que, dans son opinion, l'établissement d'un appareil de premier ordre, élevé à 46 mètres au moins au-dessus du niveau moyen des hautes marées est devenu tout à fait indispensable.

D'un autre côté, elle a constaté que le phare actuel, qui n'a que 28 mètres 50 centimètres de hauteur, se trouve dans des conditions qui ne permettent ni de l'exhausser à la hauteur précitée, ni de le surmonter d'un appareil de premier ordre; que la tour de l'hôtel de ville, située à l'un des angles de la place d'armes à Ostende, n'ayant qu'une hauteur de 20 mètres environ, ne peut pas être appropriée à l'établissement d'un phare; et, enfin, que l'emplacement le plus convenable pour l'érection d'un nouveau phare est celui occupé par le fanal des dunes.

L'opinion de la commission, qu'il est nécessaire d'établir à Ostende un phare de premier ordre, placé à la hauteur convenable, est d'ailleurs basée sur de puissantes considérations. Non-seulement les navires, en destination du port d'Ostende, sont intéressés à l'érection de ce phare, mais aussi ceux en destination des bouches de l'Escaut et généralement tous les navires qui naviguent dans la Manche. Les sinistres, dont chaque année les côtes de la Belgique sont le théâtre, font un devoir au Gouvernement de ne pas reculer devant la proposition d'une dépense de nature à préserver la navigation d'une partie, au moins, des dangers dont elle est

menacée près de nos côtes. Les intérêts matériels et humanitaires auxquels il s'agit de donner satisfaction, présentent une telle gravité que le Gouvernement ne peut pas douter de l'assentiment des Chambres à la mesure qu'il se croit obligé de leur soumettre.

L'annexe *E* indique en détail les divers changements apportés à la partie du budget relative aux ports et côtes.

*Personnel des ponts et chaussées* — L'augmentation de 20,710 francs, proposée à la section V du chapitre II, pour le personnel des ponts et chaussées, ne constitue pas, en totalité, un accroissement de charges pour l'État. Il résulte des explications données dans la note ci-jointe (annexe *F*), que la moitié environ de cette somme ne constitue, en réalité, qu'une dépense pour ordre, puisque le budget des voies et moyens sera, de son côté, augmenté d'une recette équivalente. Le surplus de l'augmentation est dû à l'organisation de services nouveaux dont l'exploitation a nécessité un renfort du personnel subalterne des ponts et chaussées.

#### **Administration des chemins de fer, des postes et des télégraphes.**

Dans la note préliminaire du projet de budget pour 1856, déposé le 6 février 1855 (document n° 104, pag. 2, 30 et 31), le Département des Travaux Publics a fait connaître que, dans l'incertitude où l'on était à cette époque, sur les dépenses de l'exercice 1855, concernant les chemins de fer, les postes et les télégraphes, lesquelles devaient nécessairement servir de point de départ aux évaluations pour 1856, le projet alors présenté n'était que la reproduction du budget voté quelques jours avant pour l'exercice 1855. Il se réservait d'apporter ultérieurement à ce projet les modifications qui seraient reconnues nécessaires.

Cet avant projet comportait un chiffre total de . . . . fr. 13,044,670

Les dépenses effectives de l'exercice 1855 (y compris les crédits supplémentaires), s'élèveront en définitive à la somme de. . . . 14,933,270

Le projet de budget, rectifié pour l'exercice 1856, comporte une somme de. . . . . 17,456,320

Qui se répartit comme suit :

Chemin de fer. . . . .	fr. 13,428,320	»
Postes . . . . .	1,903,000	»
Télégraphes. . . . .	125,000	»
Total égal. . . . .	fr. 17,456,320	»

Ainsi qu'on le verra par les développements ci-après, le crédit de 13,428,320 francs, pour le chemin de fer, est grevé, par suite du renchérissement des matières, relativement aux exercices précédents, de 2,514,000 francs, savoir :

Sur les billes . . . . .	fr. 110,000	»
— rails. . . . .	120,000	»
— matériel fixe . . . . .	40,000	»
— combustible, huiles . . . . .	1,534,000	»
— matières (traction). . . . .	730,000	»
— fournitures (exploitation). . . . .	160,000	»
Total égal. . . . .	fr. 2,514,000	»

Les différences par article, entre le projet déposé en février 1855, et le projet rectifié, se trouvent indiquées à l'annexe A, déjà citée. Cette pièce forme ainsi le tableau exact des amendements proposés par le Gouvernement.

Le tableau (annexe G), présente la comparaison détaillée par article et littéra, entre la dépense effective de 1855 et les prévisions pour 1856. Il indique sommairement les motifs des augmentations et des diminutions.

Il résulte de ce dernier tableau que les prévisions pour 1856 dépassent les dépenses effectives de 1855, de 2,523,030 francs.

Cette augmentation de dépense se répartit de la manière suivante :

1 <sup>o</sup> Extension du service . . . . .	fr.	401,650
2 <sup>o</sup> Remplacements extraordinaires de billes, plates-formes et excentriques . . . . .		333,500
3 <sup>o</sup> Renouvellement extraordinaire de locomotives, wagons, baches, etc. . . . .		383,300
4 <sup>o</sup> Exploitation de la ligne de Dendre et Waes. . . . .		1,029,600
5 <sup>o</sup> Services des postes . . . . .		171,000
		2,523,050
Somme égale. . . . .	fr.	2,523,050

Si l'on fait abstraction des dépenses pour le service des postes, de la charge résultant des renouvellements extraordinaires de billes et matériel roulant, et de la dépense nouvelle à affecter à l'exploitation de la ligne de Dendre et Waes, on reconnaît que l'augmentation, prévue pour l'extension du service, ne s'élève qu'à 401,650 francs.

Cette somme est destinée à pourvoir aux besoins suivants :

Service des routes . . . . .	fr.	76,400
Service de locomotion. — Salaires . . . . .		29,000
— — Combustible . . . . .		84,400
Transports. — Personnel . . . . .		29,000
— Salaires. . . . .		113,000
— Frais d'exploitation . . . . .		13,600
Télégraphes . . . . .		11,500
Service général (organisation plus complète de la comptabilité-matière . . . . .		37,450
Matériel.(Extension aux lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest, du système des coupons Edmonson) . . . . .		31,500
	Fr.	423,850

A déduire les diminutions :

Pertes et avaries . . . . .	fr.	20,000
Fabrication des paniers à coke répartie dans les ateliers de l'arsenal . . . . .		4,200
		24,200
Total égal. . . . .	fr.	401,650

Cette évaluation paraîtra modérée, si l'on tient compte de l'accroissement con-

sidérable et normal des transports et de l'extension du service dans toutes les stations et particulièrement dans celles où aboutissent les lignes concédées.

En ce qui concerne la progression générale des transports, on pourra en juger par les chiffres suivants :

EXERCICES.	VOYAGEURS.	PETITES MARCHANDISES.	GROSSES MARCHANDISES.	RECETTE TOTALE.	Observations.
	Nombre.	Quintaux.	Tonneaux.	Francs.	
1847	3,738,500	433,082	961,550	14,650,000	
1848	3,639,000	321,600	844,355	12,108,000	
1849	3,924,000	206,982	1,014,150	12,936,000	
1850	4,188,600	222,684	1,238,900	14,664,000	
1851	4,333,736	231,163	1,248,300	15,969,000	
1852	4,451,300	246,054	1,454,900	17,078,000	
1853	4,685,200	436,607	1,798,000	19,343,000	
1854	4,705,800	617,717	2,285,400	22,046,000	
1855	5,314,200	687,538	2,672,200	23,600,000	

Ce tableau fait ressortir quatre résultats vraiment remarquables :

1° Le nombre des voyageurs s'est accru, de 1847 à 1855, de 1,575,700, soit près de 35 p. % ;

2° Le mouvement des petites marchandises, qui donne lieu à des opérations de détail si considérables, a augmenté de 50 p. % relativement à 1847 et de 175 p. % relativement à 1852 ;

3° Le mouvement des grosses marchandises, qui absorbe une grande partie des dépenses du mouvement dans les stations, a presque doublé depuis 1852 et il dépasse de 200 p. % celui de 1847 ;

4° Enfin les recettes se sont accrues en cinq années (1850 à 1855) de 8,936,000 francs, soit en moyenne d'environ 1,800,000 par année.

Ces faits font suffisamment présager que la progression ascendante du trafic du réseau belge n'est pas près de s'arrêter.

L'importance de ce trafic est réellement remarquable lorsqu'on le compare à celui des plus grandes lignes.

Ainsi, en 1854, (les résultats de 1855 ne sont pas encore suffisamment précisés) les éléments du trafic des principaux chemins de fer français ont été :

	VOYAGEURS.	PETITES MARCHANDISES.	GROSSES MARCHANDISES.
	Nombre.	Quintaux.	Tonneaux.
Chemin de fer du Nord ( 710 kilomètres )	5,071,200	699,610	1,622,266
— de Strasbourg ( 810 — )	3,567,000	Non renseigné.	1,250,000
— d'Orléans (1,143 — )	3,825,950	—	1,120,745
— de Lyon ( 435 — )	2,376,877	192,757	587,603
On vient de voir que le chemin de fer belge ( 636 — ) a transporté, cette même année 1854 . . . . .	4,905,800	617,717	2,286,400

La recette est, on le sait, supérieure sur les chemins de fer français ; mais personne n'ignore que cela tient surtout à la longueur plus considérable de leurs parcours moyens, avantage inhérent à la nature du trafic et qui ne dépend que peu ou point du mode d'exploitation.

Voici les éléments de comparaison sur ce point, pour 1854 également :

	VOYAGEURS.		GROSSES MARCHANDISES.		RECETTE TOTALE. (Y compris les petites marchandises, bagages, finances, bestiaux, etc.)
	PARCOURS moyen.	PRODUIT moyen.	PARCOURS moyen.	PRODUIT moyen.	
Chemin de fer du Nord. . . . .	Kilomètres. 52	3 18	Kilomètres. 165	11 23	40,310,000
— de Strasbourg. . .	Non renseigné	3 97	184	13 30	33,868,000
— d'Orléans . . . . .	92.6	4 86	222.2	17 70	46,732,000
— de Lyon. . . . .	89	5 33	223.6	15 84	25,715,000
— belge . . . . .	32	1 81	45	4 26	21,768,000

Ces deux tableaux prouvent à l'évidence que, si, malgré un excédant énorme de transports *embarqués*, la recette du chemin de fer belge est notablement inférieure à celle des quatre grands chemins de fer français, cela résulte de ce que les parcours moyens sont infiniment plus considérables sur ces derniers. En effet, ils surpassent les parcours belges de 62 à 187 p. % pour les voyageurs et de 266 à 400 p. % pour les marchandises.

L'observation a été faite également, pour justifier l'augmentation de dépense résultant de l'extension du trafic, que dans les stations mixtes exploitées par l'État, où aboutissent des lignes concédées, les besoins du service croissent dans une proportion considérable.

On pourra en juger par les chiffres suivants qui indiquent, pour quelques-unes de ces stations, le nombre d'ouvriers employés au service des transports seulement :

	En décembre 1854.	En décembre 1855.
Marehiennes . . . . .	14	24
Charleroy . . . . .	58	79
Namur . . . . .	43	52
Courtray . . . . .	26	32
Liège. . . . .	87	101
	<u>228</u>	<u>288</u>

Soit soixante ouvriers en plus qui représentent une dépense annuelle d'environ 40,000 francs.

Or, on doit s'attendre pour l'année 1856 à une progression analogue. En effet, le transport des marchandises vient d'être organisé sur la ligne de Saint-Quentin, et il est destiné à donner une activité considérable à toutes les gares du bassin de Charleroy ; le trafic des lignes de Charleroy à Louvain et de Manage à Wavre, prendra également un développement important ; la ligne du Luxembourg aboutira probablement à Namur, etc., etc.

La question du personnel, en ce qui concerne spécialement les chemins de fer, donne également lieu à quelques observations générales.

Les chiffres indiqués au projet de budget rectifié ont pour base :

1° La situation du personnel tel qu'il existait au 31 décembre 1855 ;

2° Le transfert et la régularisation, à concurrence d'une somme de 88,900 francs, d'un certain nombre d'agents (108) payés jusqu'ici sur les allocations pour salaires ;

3° Une prévision de 29,000 francs, destinée à faire face à l'extension du service, à la nomination d'un certain nombre de surnuméraires (il y en a actuellement soixante-dix) ; enfin à réorganiser une surveillance efficace et énergique des services, surveillance qui est devenue tout à fait insuffisante, par suite du départ ou du décès d'un grand nombre de fonctionnaires, qui jusqu'ici n'ont pas été remplacés et dont les traitements ont été absorbés par les besoins résultant de l'extension de tous les services ;

4° Une dépense de 38,000 francs destinée au personnel des sections de la ligne de Dendre et Waes à exploiter en 1856 ;

5° Une allocation de 37,450 francs pour l'organisation plus complète de la comptabilité des matières.

En ce qui concerne la régularisation des agents payés provisoirement sur salaires, elle a été ajournée jusqu'ici.

En voici les motifs :

Les projets de réorganisation de l'administration ont eu nécessairement pour effet d'ajourner la solution de la plupart des questions de personnel. D'autre part, on sait que les budgets présentés depuis quelques années ont été insuffisants parce que, en présence des événements graves survenus en Europe et qui semblaient devoir amener une crise commerciale et industrielle, on pouvait s'attendre à une dépression considérable dans les transports et par conséquent dans les dépenses. Si cette hypothèse qui, on ne peut le méconnaître, était dans tous les esprits, se fût réalisée, on pouvait compter d'arriver à une régularisation, sans augmenter les crédits. Cette dépression ne s'étant pas produite et les transports s'étant, au contraire, accrus dans une forte proportion, on doit reconnaître aujourd'hui

d'hui que non-seulement les régularisations étaient impossibles, mais qu'il était même difficile de ne pas dépasser, en fait, les crédits affectés au personnel.

Dans le projet rectifié, la division et la quotité relative des crédits pour le personnel, admises dans les budgets précédents, ont été maintenues.

Il a semblé que, tant qu'une réorganisation de l'administration ne serait pas arrêtée et mise en pratique, toute modification sur ces deux points serait prématurée.

Aussi est-il nécessaire de demander aux Chambres le maintien, pour une année encore, de l'article du projet de loi qui autorise le Gouvernement à opérer, en cas de réorganisation, des transferts entre les articles affectés au personnel.

Quant à la réorganisation de l'administration, l'intention du Gouvernement est d'y pourvoir le plus tôt possible; les discussions qui ont eu lieu récemment à la Chambre ne peuvent laisser aucun doute sur l'urgente nécessité de régler cet objet; c'est ce qui sera fait très-incessamment.

#### SECTION I. — VOIES ET TRAVAUX.

##### ART. 58. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

Le crédit demandé est égal à la dépense de l'exercice écoulé,	
soit . . . . .	fr. 179,160
augmenté d'un transfert de . . . . .	10,100
à prélever sur l'art. 59 ( <i>Salaires</i> ) pour régulariser la position de douze agents faisant fonctions de commis.	
Ensemble . . . . .	fr. 189,260

La différence de 10,100 francs, entre les dépenses de 1855 et le crédit pétitionné pour l'exercice 1856, ne constitue pas une charge en plus, puisque pareille somme sera distraite du crédit pour salaires.

La somme de 189,260 francs est destinée à faire face aux dépenses du service des voies et travaux, tel qu'il est organisé actuellement. Mais il va de soi que ce crédit pourra être modifié par suite d'une réorganisation.

Le transfert proposé n'engage donc pas, d'une manière définitive, le chiffre de la dotation du personnel de ce service. Il a seulement pour objet de permettre d'entrer immédiatement dans la voie de la régularité, dont il a fallu se départir à défaut de ressources suffisantes eu égard à l'extension du service en général.

Ces considérations s'appliquent également aux transferts qui seront indiqués aux différents articles pour traitements et salaires.

##### ART. 59. *Salaires des agents payés à la journée.*

Il est demandé, pour cet objet de dépense, une somme de . . fr.	1,473,500
La dépense, en 1855, s'est élevée à . . . . .	1,265,000
Soit en plus, pour 1856. . . fr.	208,500

Cette augmentation se décompose comme suit :

1° Besoins nouveaux pour la surveillance, la police et l'entretien des voies des

sections de Dendre et Waes livrées à l'exploitation à la fin de 1855, ou qui le seront prochainement, savoir :

D'Ath à Alost, pendant l'année entière . . . . .	46 kilom.
De Termonde à Lokeren, — . . . . .	15 —
De Bruxelles à Denderleeuw et d'Alost à Schellebelle, présentant un développement de 35 kilomètres qu'on prévoit ne devoir être exploités que pendant cinq mois environ. On estime donc qu'il y a lieu de compter sur une exploitation moyenne, pour l'année entière, d'environ. . . . .	15 —
Soit une étendue moyenne à exploiter en 1856, d'environ . . .	76 kilom.

On a prévu une dépense proportionnelle à cette augmentation moyenne du réseau à exploiter en 1856, soit environ 2,000 francs par kilomètre, ce qui fait pour 76 kilomètres . . . . . fr. 152,000

2° Pour reporter, sur l'article *Salaires*, un certain nombre d'ouvriers occupés, sur la ligne de l'Est, à des travaux en régie et qui, par la nature permanente de leur travail, doivent, pour la régularité, être compris dans le personnel ordinaire préposé à l'entretien des routes . . . . . 20,000

3° Pour augmenter le personnel ouvrier, préposé à la surveillance et à l'entretien sur la ligne du Midi, personnel qui est devenu insuffisant par suite des nombreux embranchements et des lignes concédées, successivement reliés à cette partie de notre réseau . . . 27,000

4° Pour majorer le salaire des ouvriers payés à raison de fr. 1-40 à fr. 1-60 . . . . . 19,400

Ensemble . . . . . fr. 218,400

Dont il faut déduire la somme de . . . . . 10,100  
à transférer à l'article *Traitements*, des voies et travaux.

Reste un total égal à la différence en *plus*, soit . . . fr. 208,500

#### ART. 60. *Matériel, engins, outils et ustensiles.*

Le crédit demandé s'élève à . . . . . fr. 1,709,000  
y compris une charge extraordinaire et temporaire de 670,000 fr.

La dépense a été, en 1855, de . . . . . 1,360,000

Soit une augmentation, pour l'exercice 1856, de . . . . . fr. 349,000

Ces 349,000 francs sont destinés à faire face aux besoins nouveaux et extraordinaires indiqués ci-après :

1° Pour établissement d'appareils à signaux sur une partie des sections de Dendre et Waes, une décision judiciaire ayant rangé cette nature de dépense au nombre des charges de l'exploitation, fr. 13,500

	D'autre part. . . . fr.	13,500
2° Pour remplacement extraordinaire de 50,000 billes au-delà du nombre renouvelé en 1855 (il a été de 60,000 pièces) . . .		290,000
Une visite minutieuse de cette partie du matériel des voies a fait reconnaître qu'il y a urgence à pourvoir au remplacement :		

a. Sur la ligne du Nord-Est :

Section de Bruxelles à Anvers, de . . .	6,000 billes.	
— de Malines à Landen, de . . .	11,000 —	
— de Hasselt-Landen à Ans, de . . .	8,000 —	
— d'Ans à la frontière, de . . .	17,000 —	
	<u>          </u>	42,000

b. Sur la ligne de l'Ouest :

Section de Malines à Termonde, de . . .	10,000 billes.	
— de Termonde à Gand, de . . .	12,000 —	
— de Gand à Ostende, de . . .	5,000 —	
— de Gand à Courtray, de . . .	8,500 —	
— de Courtray à la frontière, de . . .	2,000 —	
— de Mouscron à Tournay, de . . .	5,500 —	
— de Tournay à Jurbise, de . . .	1,000 —	
	<u>          </u>	44,000

c. Sur la ligne du Midi :

Section de Bruxelles à Quiévrain, de . . .	13,000 billes.	
— de Braine à Namur, de . . .	11,000 —	
	<u>          </u>	24,000
Ensemble . . . . .		<u>110,000</u>

Le développement total des voies comprend 1,320,000 billes.

Sur cette quantité, environ deux tiers sont en bois de chêne et un tiers en essences tendres, tels que bois blanc, hêtre, sapin, etc.

Jusqu'ici, on n'a remplacé, en moyenne, que 50,000 billes par an. Mais on comprend sans peine qu'après vingt années d'exploitation, le moment des renouvellements extraordinaires doit se produire. Et, en effet, si l'on parlait de l'idée qu'il est possible de maintenir la viabilité et la sécurité des voies au prix d'un remplacement de 50,000 billes par an, on admettrait implicitement que la bille aurait une durée moyenne d'environ vingt-sept ans, c'est-à-dire plus longue que celle des rails.

Il y aura donc pour les billes, comme pour les rails et le matériel de traction et des transports, des époques de dépenses tout à fait extraordinaires et qui viendront grever le budget de l'exploitation de certains exercices.

Quant aux rails, le crédit pétitionné est le même que pour les

A reporter. . . . fr.	<u>303,500</u>
-----------------------	----------------

Report. . . . fr. 303,500

trois dernières années. Il comprend une somme de 400,000 francs, à titre de dépense de renouvellement extraordinaire pour continuer le remplacement des rails de faible calibre. On estime que, dans le courant de 1857, tous les rails d'un poids inférieur à 27 kilogrammes par mètre courant auront disparu des voies principales.

3° L'entretien et le renouvellement des plates-formes, excentriques, croisements de voies, ainsi que l'établissement de nouveaux signaux à distance, sont estimés devoir entraîner une dépense supérieure à celle de l'exercice écoulé d'environ . . . . . 45,500

Cette somme se justifie notamment par l'extension du service des transports qui a nécessité le placement d'un plus grand nombre de plates-formes, d'excentriques, etc. Ce qui implique une augmentation de frais d'entretien, indépendamment des renouvellements qui sont devenus plus importants.

Somme égale à la différence en plus, indiquée ci-dessus, fr. 349,000

La dépense de 1,709,000 francs est grevée du chef du renchérissement, depuis 1853 :

1° Sur les billes. — Les prix ont augmenté de fr. 4-08 à fr. 5-08, soit pour 110,000 pièces . . . . .	fr. 110,000
2° Sur les rails. — Les prix ont augmenté de 190 francs à 220 francs le tonneau, soit pour 4,000 tonneaux. . . . .	120,000
3° Sur le matériel fixe, etc. — Environ 25 p. % d'augmentation dans les prix, soit . . . . .	40,000
Total du renchérissement . . . . fr.	270,000

#### ART. 61. *Travaux et fournitures.*

Le chiffre pétitionné, pour 1856, est de . . . . .	fr. 585,000
Le dépense de 1855 est de . . . . .	535,000

On demande donc en plus une somme de . . . . . fr. 48,000 destinée à faire face aux besoins indiqués ci-après :

1° Entretien des terrassements et empierrement des voies sur la ligne de Dendre et Waes . . . . .	23,000
2° Établissement de conduits et d'appareils d'éclairage au gaz dans des stations de la ligne de Dendre et Waes . . . . .	15,000
3° Extension des réparations aux ouvrages d'art, bâtiments et dépendances, et travaux d'amélioration . . . . .	10,000

Somme égale à la dépense en plus ci-dessus . . . . fr. 48,000

## SECTION II. — TRACTION ET ARSENAL.

ART. 62. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

Il est demandé, pour 1856, en outre du crédit alloué pour 1855,

soit . . . . . fr.	118,060
une somme de. . . . .	15,800
à transférer de l'art. 63 ( <i>Salaires</i> ), pour régulariser la position de 18 agents faisant fonctions de commis, ce qui porte la dotation totale du personnel de ce service, à . . . . . fr.	<u>133,860</u>

Ainsi qu'on l'a fait remarquer pour le personnel des voies et travaux, le crédit de 133,860 francs, représente les besoins du service de la traction et de l'arsenal dans l'état de l'organisation actuelle et par conséquent ce chiffre aura à subir les modifications qu'entraînera la réorganisation. C'est en vue de cette éventualité qu'est sollicitée de la Législature la continuation du pouvoir de transférer certaines sommes d'un article sur l'autre, pouvoir qui a été accordé pour 1854 et 1855, et dont il n'a pu être fait usage.

ART. 63. *Salaires des agents payés à la journée.*

La somme demandée pour 1856 s'élève à . . . . . fr.	1,927,700
Il a été dépensé pendant l'exercice 1855 . . . . .	<u>1,717,000</u>
L'augmentation de dépense, pour 1856, est donc évaluée à. . . . . fr.	210,700

Pendant les dernières années, cet objet de dépense a suivi une progression ascendante assez marquée par suite, notamment, du renchérissement de la main d'œuvre, de l'extension des transports ainsi que des réparations et renouvellements extraordinaires du matériel de traction et de transport.

Les réparations courantes sont aussi devenues plus importantes et ont nécessité l'admission de nouveaux ouvriers pour renforcer les ateliers de visite établis sur les lignes.

Comme on le verra ci-après, l'administration ne demande, pour assurer l'entretien et le renouvellement du matériel en 1856, qu'une allocation à peu près égale à la dépense de 1855. En effet, la différence en plus de 210,700 francs, est destinée :

1° A faire face à la traction des convois, à l'entretien des locomotives, voitures, wagons, etc. etc., du chef de l'exploitation d'une partie notable de la ligne de Dendre et Wacs. Cette dépense sera en quelque sorte proportionnelle au parcours des locomotives et wagons, non-seulement sur la ligne de Dendre et Wacs, mais aussi sur celles de l'État pour tous les transports qui auront pour point de départ ou de destination l'une des stations de la ligne nouvelle. Mais comme il serait très-difficile, pour ne pas dire impossible, de traduire en chiffres l'importance de ces parcours, on a pris l'étendue de la ligne pour base de l'évaluation de la dépense, c'est-à-dire, que l'on estime que l'augmentation de parcours du matériel, tant sur les lignes de l'État que sur celle de Dendre et Wacs, sera en rapport avec l'étendue

moyenne (76 kilomètres) des sections nouvelles à exploiter. On arrive ainsi à un chiffre de . . . . . fr. 197,500

2° A majorer la salaire de quelques machinistes, chauffeurs et ouvriers de métier : — sur 156 machinistes, 33 seulement ont un salaire de plus de 4 francs ; 92 n'ont qu'un salaire de 3 à 4 francs, et 29 de fr. 2-40 à 3 francs.

Quant aux ouvriers de métier, il est impossible d'en trouver, si ce n'est à des prix élevés ; beaucoup ont successivement quitté l'administration à défaut d'une rémunération en rapport avec celle qu'ils peuvent obtenir dans les établissements industriels. Il est donc indispensable que l'administration soit mise à même de porter les salaires de cette catégorie d'agents au taux qu'ils peuvent obtenir ailleurs. Le chiffre demandé est, du reste, peu important si l'on considère sa destination, il est de . . . . .

29,000

Ensemble. . . . . fr.

226,500

De cette somme il faut distraire celle de . . . . . fr. 15,800 reportée à l'art. 62 (*Traitements*), pour régulariser la position de quelques agents qui, à raison de leurs fonctions, doivent recevoir une nomination et être salariés sur le crédit pour traitements.

Il reste donc un total égal à la différence indiquée ci-dessus, soit . . . . . fr. 210,700

#### ART. 64. *Primes d'économie et de régularité.*

Le crédit demandé est égal à celui alloué pour 1858, soit. . fr. 82,000

Cette dépense a pour base les économies réalisées sur la consommation du combustible, combinées avec la régularité de la marche des convois.

Il est alloué :

fr. 0-40 par 100 kilogrammes de coke économisés sur l'allocation fixée trimestriellement par décision ministérielle ;

fr. 0-02 par kilomètre parcouru, lorsque le convoi est amené à destination endéans les cinq minutes qui suivent ou précèdent l'heure fixée par le tableau de service.

Par contre, il est infligé des amendes :

fr. 0-40 par 100 kilogrammes de coke consommés au-delà des *maxima* déterminés.

fr. 0-02 par minute de retard ou d'avance sur l'heure au-delà ou en deçà de la tolérance de cinq minutes.

L'administration n'a pas reculé devant les écritures nombreuses auxquelles cette combinaison donne lieu, parce qu'elle en a obtenu des résultats qui se traduisent en une économie importante et parce qu'elle est arrivée aussi à assurer une plus grande régularité dans la marche des convois. On ne doit pas se dissimuler que cette régularité est difficile à réaliser par suite du grand nombre de bifurcations de

nos lignes, de la multiplicité des points de coïncidence et des nombreuses lignes concédées reliées au réseau de l'État.

ART. 65. *Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois.*

On estime que la dépense pour combustible, etc., s'élèvera, en 1856, à . . . . . fr. 2,809,400  
 Il a été dépensé, pour le même objet, en 1855. . . . . 2,455,000  
 L'augmentation de dépense, pour 1856, est donc évaluée à . . . 374,400

*Combustible.*— On a consommé, en 1855, environ 72,000 tonnes de combustible pour l'alimentation des machines. Dans cette quantité le coke est entré pour environ cinq sixièmes, soit 60,000 tonneaux et le charbon aggloméré pour un sixième, soit 12,000 tonneaux.

La progression moyenne dans la consommation des dernières années est d'environ 5,000 à 6,000 tonneaux. — En admettant une progression analogue, pour 1856, la consommation peut être estimée à . . . . fr. 78,000 tonn.

Mais il faut tenir compte des besoins nouveaux, résultant de l'exploitation moyenne de 76 kilomètres en plus, pour la ligne de Dendre et Waes. D'après les bases développées à l'art. 63 (*Salaires*), ces besoins peuvent être évalués à environ un huitième de la consommation totale de 1855, soit. . . . . 9,000 tonn.

La consommation totale présumée, pour 1856, sera donc de. . 87,000 tonn.

Si l'on maintenait la même proportion dans l'emploi du combustible, soit cinq sixièmes de coke et un sixième de charbon aggloméré, on aurait :

72,500 tonneaux de coke qui, au prix des dernières adjudications, soit fr. 29-75 le tonneau, représenteraient une dépense de. . fr. 2,156,875  
 14,500 tonneaux de charbon aggloméré qui, d'après les derniers prix moyens, soit fr. 22-45, représenteraient une dépense de. . . 325,255  
 Ensemble. . . . fr. 2,482,110

L'administration estime, tant d'après son expérience que d'après celle d'autres exploitations, que l'on peut, sans inconvénient, employer le charbon aggloméré par moitié avec le coke dans l'alimentation des locomotives attelées aux convois de marchandises, ce qui donnerait la proportion suivante dans l'emploi de ces deux combustibles :

58,000 tonneaux de coke (soit deux tiers de 87,000 tonneaux), qui, au prix de fr. 29-75, représentent une dépense de . . . . . fr. 1,725,000  
 29,000 tonneaux de charbon aggloméré (soit un tiers de 87,000 tonneaux), au prix de fr. 22-45. . . 650,470  
 Fr. 2,375,470

Ainsi, l'extension dans l'emploi du charbon aggloméré, se traduira en une diminution du chiffre de la dépense d'environ . . . fr. 106,680

Il est important de noter que le charbon aggloméré est délivré aux machinistes absolument dans les mêmes proportions que le coke pour un même travail ; c'est-à-dire, que si les allocations *maxima*, pour un travail donné, étaient de 100 kilogrammes coke, il leur serait délivré, pour les trains de marchandises, 50 kilogrammes coke et 50 kilogrammes charbon aggloméré.

Nous venons de voir que la dépense pour coke et charbon aggloméré s'élèvera en 1856, à . . . . . fr.	2,373,470
A ce chiffre, il faut ajouter pour bois d'allumage des machines et charbon pour l'alimentation des machines fixes, une somme de . . . . .	63,250
Soit dépense totale pour combustible. . . . . fr.	<u>2,440,720</u>

*Consommations diverses pour la traction des convois.* — On estime, en se basant sur la consommation de 1855, et en tenant compte de l'exploitation de Dendre et Waes, ainsi que des derniers prix d'adjudication, que les sommes ci-après seront nécessaires pour les objets de consommation suivants :

Huile de graissage pour les machines . . . . . fr.	182,230
Suif, huile de palmier et de colza non épurée, sel de soude pour fabriquer la graisse pour essieux. . . . .	170,750
Réactifs pour désincruster les chaudières et objets divers . . . . .	13,680
Ensemble . . . . . fr.	<u>368,680</u>
Somme égale au crédit total sollicité. . . . . fr.	<u>2,809,400</u>

La différence entre la dépense de 1855 et le crédit demandé, pour 1856, est de 374,400 francs, dans laquelle l'exploitation de Dendre et Waes est comprise pour une somme d'environ 290,000 francs et l'extension du service pour 84,400 francs.

Les derniers prix d'adjudication ne dépassent pas beaucoup les prix précédents de 1855 ; c'est ce qui explique la somme relativement insignifiante attribuée à l'influence du renchérissement dans les prévisions de dépense pour 1856.

Mais si l'on établit une comparaison entre les derniers prix et ceux antérieurs à la hausse, on constate que le renchérissement entre pour une part considérable dans la dépense totale de 2,809,400 francs. En effet, le prix moyen du coke, en 1852, était de fr. 14-51 le tonneau ; soit une différence de fr. 15-24, ou plus du double, relativement au dernier prix moyen qui est de fr. 29-75. En appliquant cette différence de prix, à la consommation prévue de 58,000 tonneaux coke, on arrive à un accroissement de dépense de . . . . . fr. 983,900

Le prix du charbon aggloméré était, en 1854, de 16 francs par tonneaux ; d'après la dernière adjudication, il est de fr. 22-43, en moyenne, soit une différence de fr. 6-43, qui appliquée à la consommation prévue de 29,000 tonneaux, représente une dépense de . . . . . fr. 186,500

Enfin, le renchérissement moyen des huiles, suif, etc., étant d'en-

A reporter. . . . . fr.	<u>1,170,000</u>
-------------------------	------------------

Report. . . . .	4.170,400
viron 50 p. %, l'excédant de dépense peut être évalué à la moitié de la somme prévue (368,680 francs), ou à. . . . .	<u>184,300</u>

Il est donc constant que la dépense pour combustible, huiles, etc., est grevée d'une charge extraordinaire, résultant du seul fait du renchérissement, que l'on peut évaluer à. . . . . fr. 1,554,700

L'influence du renchérissement affecte les matières en général dans une proportion analogue.

**ART. 66. Entretien, réparations et renouvellement du matériel.**

Le crédit demandé est de . . . . . fr.	2,852,900
Les dépenses se sont élevées, en 1855, à. . . . .	<u>2,060,000</u>
Soit une augmentation de . . . . . fr.	792,900

La somme pétitionnée est destinée à assurer l'approvisionnement des matières, pièces de rechange, outils, ustensiles et fournitures diverses, nécessaires à l'entretien, aux réparations et au renouvellement des locomotives, tendres, voitures, wagons, bâches, machinés fixes, grues, brouettes, charrettes à bras, etc., etc.

Voici le matériel existant au 1<sup>er</sup> janvier 1856, et au maintien en bon état duquel il faut pourvoir :

- 205 locomotives, plus 27 en construction.
- 1,045 voitures à voyageurs.
- 4,589 wagons à marchandises, plus 34 en construction.
- 385 wagons divers (postes, prisons, coke, travaux, etc.).
- 6,019 bâches.
- Etc., etc., etc.

On ne doit pas se dissimuler que, tout ce matériel n'est pas, à beaucoup près, en activité ; une partie notable chôme par suite de la visite, des petites ou grandes réparations et d'autres causes.

Ainsi, pour les locomotives (en 1855) :

- En moyenne : 115 seulement ont pu être chauffées par jour,
- 37 ont été soumises à la visite et au nettoyage,
- 53 étaient en réparation.

Quant aux wagons à marchandises, il faut compter, dans les conditions les plus favorables, qu'en moyenne ils peuvent tout au plus circuler utilement, ou, en d'autres termes, avec charge, *un jour sur quatre* : On compte un jour pour le chargement ; un jour pour le transport ; un jour pour le déchargement ; et un jour pour le retour du wagon à vide ou pour réparation, visite, retard dans le déchargement, retard dans le convoi des wagons qui circulent sur le territoire des seize compagnies en relation avec le chemin de fer de l'État, etc.

On croit aussi devoir attirer particulièrement l'attention sur l'augmentation du parcours du matériel, parce que ce résultat, mieux que tout autre, permet de se rendre compte des frais de réparation. Il va de soi, en effet, que l'usure du maté-

riel suit, dans une mesure importante, la progression du travail des machines et des wagons.

Voici les parcours, pour 1847, et les trois derniers exercices :

	En 1847.	En 1853.	En 1854.	En 1855.
Parcours kilométriques des locomotives . . .	3,809,000	3,363,000	7,161,000	8,954,000
Parcours kilométriques des voitures . . .	42,321,000	61,213,000	68,309,000	73,962,000

Ainsi la progression du parcours des locomotives, en 1855, est :

De 3,145,000 kilomètres par rapport à 1847.

De 3,391,000 — — à 1853.

De 1,793,000 — — à 1854.

L'augmentation du parcours des wagons et voitures, en 1855, est :

De 33,641,000 kilomètres par rapport à 1847.

De 14,749,000 — — à 1853.

De 7,453,000 — — à 1854.

Par suite du travail forcé que les locomotives et wagons ont dû faire, depuis quelques années, il a fallu différer les travaux d'entretien courant et les petites réparations, afin de pouvoir maintenir en service le plus de matériel possible.

L'insuffisance des moyens de transport et les réclamations incessantes du commerce ont contraint l'administration à suivre cette marche qui, il faut bien le dire, est des plus onéreuses au point de vue des dépenses ; car, il est évident qu'une réparation ordinaire faite immédiatement, évite, la plupart de temps, une grande et coûteuse réparation.

En vue d'atténuer, autant que possible, les effets de cette fâcheuse situation, les ateliers de visite des voitures et wagons, ont été renforcés sur les lignes ; mais comme ces ateliers ne sont pas outillés de tout ce qui est nécessaire et que les travaux doivent même s'exécuter, dans la plupart des stations, en plein air. à défaut de locaux, on ne peut y faire qu'une partie du petit entretien courant. Ce n'est donc qu'un palliatif ; le remède comporte des moyens plus efficaces. Le matériel devrait être mis à la hauteur des besoins toujours croissants ; l'outillage des ateliers de visite devrait être complété sur les lignes et on devrait y établir des hangars pour assurer les petites réparations à couvert, etc., etc.

Les ateliers de Malines devraient également être agrandis pour pouvoir y exécuter couramment les grandes réparations qui deviennent de plus en plus importantes, tant par suite de la circulation plus active du matériel que par cette circonstance que la majeure partie de nos machines et wagons sont en service depuis quinze à vingt ans.

Le défaut de locaux et d'outillage est cause que le matériel hors de service chôme quelquefois pendant plusieurs mois avant que l'on puisse entamer les travaux.

Comme on le voit, tout cela aboutit à une question d'argent et il est avéré que les dépenses d'exploitation diminueront lorsque le chemin de fer sera complété de tout ce qui lui manque.

Le crédit de 2,852,900 francs demandé pour le matériel, en 1856, se décompose comme suit :

1° Entretien, visite, petites et grandes réparations des locomotives, tenders, voitures, wagons, outils, ustensiles, engins, etc. fr.	1,750,000
2° Dépense prévue pour les réparations à résulter de l'augmentation de la circulation du matériel, par suite de l'exploitation de 76 kilomètres, en moyenne, de la ligne de Dendre et Waes . . .	187,600
<b>Total pour l'entretien et les réparations . . fr.</b>	<b>1,917,600</b>

Plus de 25 p. % de cette dépense, ou environ 500,000 francs, doit être attribué uniquement au renchérissement des matières.

Si l'on déduit, en outre, la dépense attribuée à la ligne de Dendre et Waes, on trouve que l'entretien et les réparations sont estimés à environ 1,230,000 francs, en prenant pour base le prix des matières antérieurement à 1853. Ce chiffre présente donc, par rapport aux exercices antérieurs, une augmentation normale, si l'on considère l'accroissement du travail des locomotives et voitures.

3° Reconstruction totale de 12 locomotives au moyen de chaudières, roues, essieux, cylindres, etc., à faire fournir par l'industrie et à assembler et monter dans les ateliers de l'administration. . . . . fr.	409,100
4° Remplacement de la locomotive n° 3. . . . .	47,000
5° Renouvellement de 121 voitures et wagons, mis hors de service . . . . .	290,400
6° Remplacement de 722 bâches hors d'usage . . . . .	64,800
7° Fournitures pour travaux d'amélioration et transformation au matériel. . . . .	124,000
<b>Total pour renouvellements et améliorations . . . . .</b>	<b>935,300</b>

Comme pour l'entretien, cette dépense est grevée d'environ 230,000 francs pour renchérissement des matières.

L'exploitation du réseau de l'État compte plus de vingt années d'existence ; on comprend donc que l'influence des renouvellements doive devenir importante. Du reste, des exploitations étrangères, moins anciennes que notre railway, ont commencé depuis plusieurs années des renouvellements considérables au moyen de leurs fonds de réserve et même du capital.

Somme égale au crédit demandé. . . . . fr.	2,852,900
--	-----------

qui se décompose à peu près comme suit :

Entretien et réparations . . . . . fr.	1,230,000
Dendre et Waes . . . . .	187,600
Renouvellements . . . . .	705,300
Renchérissement . . . . .	730,000

Fr. 2,852,900

## SECTION. III. — MOUVEMENT ET TRAFIC.

Le réseau belge présente des difficultés d'exploitation qu'on ne rencontre dans aucun chemin de fer et ces difficultés sont, ou peu connues, ou généralement perdues de vue dans les comparaisons qu'inspire l'examen critique des résultats du railway national.

Il ne semble donc pas sans intérêt de retracer ici succinctement la configuration de notre réseau ainsi que des lignes concédées qui le touchent.

Le railway, exploité par l'État, est composé de quatre lignes ou artères principales, qui sont :

Bruxelles à Ostende.  
 Bruxelles à la Prusse.  
 Bruxelles à Quiévrain.  
 Bruxelles à Anvers.

Auxquelles viennent se relier neuf lignes affluentes, qui sont :

Gand à Tournay.  
 Mouscron à la frontière.  
 Tournay à Jurbise.  
 Ath à Termonde.  
 Termonde à Lokeren.  
 Bruxelles à Schellebelle (ligne directe vers Gand).  
 Braine à Namur.  
 Landen à Hasselt.  
 Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Allée-Verte) et Bruxelles (Midi).

Chacune de ces lignes a ses trains, *ad hoc*, qui doivent arriver à heure fixe aux points de coïncidence déterminés. Soixante-dix trains, en moyenne, parcourent ces lignes, *dans les deux sens*, de deux à huit fois par jour.

En outre, seize lignes, exploitées par des compagnies, viennent aboutir au chemin de fer de l'État et s'y raccordent en dix-huit points différents ; ce sont :

La ligne de Turnhout à Lierre et Contich, aboutissant à Contich.  
 — d'Anvers à la Hollande, aboutissant à Anvers.  
 — de Louvain à Charleroy, aboutissant à Louvain et à Charleroy.  
 — de Liège à Namur, aboutissant à Liège et à Namur.  
 — de Pepinster à Spa, aboutissant à Pepinster.  
 — rhénane, aboutissant à Herbesthal.  
 — vers Dusseldorf, aboutissant à Herbesthal.  
 — des Flandres, aboutissant à Bruges, Courtrai et Deynze.  
 — d'Anvers à Gand, qui aboutira sous peu à Lokeren.  
 — de l'Entre-Sambre-et-Meuse, aboutissant à Charleroy.  
 — d'Erquelines, aboutissant à Charleroy.  
 — de Morialmé à Chatelineau, aboutissant à Chatelineau.  
 — de la jonction de l'Est, aboutissant à Manage.  
 — de Manage à Mons, aboutissant à Manage et à Mons.

La ligne du Nord, aboutissant à Quiévrain et à Mouscron.

— du grand Luxembourg, qui aboutira sous peu à Namur, et par la suite à Bruxelles-Nord.

Les convois de ces nombreuses exploitations sont en coïncidence avec les nôtres, à des heures déterminées, aux dix-huit stations de raccordement.

Nos stations délivrent des coupons de voyageurs, tariffent, perçoivent et assurent l'expédition des marchandises, etc., en destination de la plupart des stations des lignes concédées. C'est l'administration de l'État qui dresse tout le travail relatif aux décomptes de transports mixtes et internationaux, travail des plus laborieux et des plus compliqués.

Notre matériel de transport circule sur ces lignes et le matériel des compagnies sur les nôtres. C'est encore l'administration qui dresse les décomptes, wagon par wagon, en tenant compte du parcours et même du nombre d'heures que chacun de ses wagons a séjourné sur une ligne étrangère; — mêmes opérations pour les wagons des compagnies, qui circulent sur notre réseau.

Bien que cet exposé n'indique que quelques-unes des complications auxquelles le chemin de fer de l'État doit faire face, il permettra cependant, sinon d'apprécier toute l'étendue du moins de se faire une idée des nombreuses difficultés d'exploitation, tant sous le rapport de la régularité de la marche des trains, qu'au point de vue de la comptabilité, des décomptes et du service en général, considéré dans tous ses détails.

Quand on analyse et pèse froidement cette situation exceptionnelle des chemins de fer de l'État, n'est-on pas fondé à repousser avec énergie toute comparaison qui tend à prouver l'infériorité de notre service par rapport à un chemin de fer quelconque? A repousser toute critique qui ne tient pas compte de cette situation? Situation qui est encore aggravée par l'insuffisance du matériel et des moyens d'exploitation en général, par l'inachèvement des doubles voies et des stations.

Indépendamment des difficultés qui viennent d'être indiquées, il faut aussi tenir compte de la grande extension des transports. Voici à cet égard quelques résultats concernant les trois derniers exercices comparés à 1847, année la plus prospère avant les événements de 1848.

	1847	1853	1854	1855
Nombre de voyageurs . . . . .	3,746,400	4,685,300	4,905,800	5,314,200
Grosses marchandises . . (tonneaux).	981,530	1,798,000	2,235,400	2,672,200
Petites marchandises . . (quintaux).	423,100	436,600	617,700	687,500
Nombre de feuilles de route accompagnant les transports de toute nature.	540,000	980,000	1,081,000	1,200,000

Ainsi, le transport des marchandises a triplé depuis 1847 et on remarque que la progression est de 4 à 500,000 tonnes par an depuis 1853.

Le service des voyageurs et des petits colis présente également une progression très-notable.

Le nombre de feuilles de route est indiqué pour donner une idée de l'augmentation du travail qui est résulté, pour le personnel, de l'accroissement des transports. En effet, chaque feuille de route comprend en moyenne cinq expéditions. Chaque expédition comporte les opérations ordinaires suivantes: 1° Pesage;

2° tarification ; 3° inscription au registre de départ ; 4° délivrance d'un bulletin de réception ; 5° rédaction de la feuille de route et sa souche ; 6° confrontation des colis avec les feuilles de route au départ et remise au personnel des convois ; 7° chargement, transport, transbordement éventuel et déchargement ; 8° pointage des feuilles de route et reconnaissance des marchandises à l'arrivée ; 9° inscription au registre général de factage et au registre de chaque facteur pour les articles à remettre à domicile ; 10° avis d'arrivée et enlèvement par le destinataire ou remise à domicile. Et cela sans tenir compte des opérations qui motivent, dans beaucoup de cas, les déclarations en douane, les frais d'octroi, les remises à l'exportation, les remboursements, les déboursés, les décomptes avec les compagnies, etc., ni sans tenir compte, non plus, des opérations que nécessitent le contrôle des recettes et la vérification approfondie qui porte sur chacun des points indiqués ci-dessus.

ART. 68. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

Le crédit demandé est de . . . . . fr.	940,000
Les dépenses en 1853 se sont élevées à . . . . .	840,000
Différence. . . . fr.	<u>100,000</u>

Cette différence est destinée aux besoins suivants :

1° Pour le personnel des stations et convois sur la ligne de Dendre et Waes (chefs de station, commis, facteurs, chefs et gardes-convois, etc.) . . . . . fr.	38,000
2° Pour nominations au grade de commis de vingt-cinq surnuméraires (il y en a soixante-dix), pour régularisation de la position de quelques chefs de station et pour promotions au personnel des stations . . . . .	29,000
3° Transfert de l'art. 69 ( <i>Salaires</i> ) pour pourvoir d'une nomination cinquante-huit agents faisant fonctions de commis et vingt faisant fonctions de facteur ? . . . . .	<u>63,000</u>
Somme égale à la différence ci-dessus. . . fr.	130,000

ART. 69. *Salaires des agents payés à la journée.*

La somme pétitionnée, pour 1856, est de . . . . . fr.	1,341,000
Il a été dépensé en 1855. . . . .	1,253,000
Soit en plus pour 1856. . . fr.	<u>88,000</u>

Cette augmentation de dépense est destinée :

1° Pour le personnel-ouvrier des stations de la ligne de Dendre et Waes . . . . .	38,000
2° Prévisions de l'extension du trafic et augmentation des faibles salaires. . . . .	<u>113,000</u>
Ensemble. . . . fr.	151,000

D'autre part. . . . .	151,000
De ce chiffre il faut distraire une somme de. . . . .	63,000
dont on propose le transfert à l'art. 68 ( <i>Traitements</i> ) pour régulariser la position d'un certain nombre d'agents payés sur salaires et que l'on s'est vu dans la nécessité d'utiliser aux écritures.	
Reste une somme égale à l'augmentation du crédit fr.	<u>88,000</u>

#### ART. 70. *Frais d'exploitation.*

Cet article comprend l'éclairage des stations, bureaux et salles d'attente, le chauffage des bureaux, les frais de loyer de locaux pour bureaux intérieurs, et les consommations diverses pour arrimage des marchandises, etc., etc.

Le crédit sollicité est de . . . . . fr.	401,600
La dépense, en 1855, ayant été de. . . . .	<u>351,000</u>
Il y a un excédant à justifier de. . . . . fr.	50,600

D'après les bases admises précédemment, on estime que le service de Dendre et Waes donnera lieu à une dépense d'environ fr. 37,000

On prévoit, en outre, une augmentation dans la consommation du service en général, que l'on évalue à . . . . . 13,600

Somme égale à la différence ci-dessus . . . . . 50,600

L'augmentation de dépense, résultant du renchérissement des huiles, charbons, etc., etc., peut être évaluée à 40 p. % au moins.

Cet objet de dépense supporte donc une charge extraordinaire d'environ . . . . . fr. 160,000

#### ART. 71. *Camionnage, prise et remise à domicile.*

Somme demandée pour 1856 . . . . . fr.	294,000
Dépense en 1855 . . . . .	<u>286,000</u>
En plus . . . . . fr.	8,000

La majoration de crédit de 8,000 francs est destinée au camionnage sur la ligne de Dendre et Waes.

On comprendra qu'il n'est pas possible d'établir une évaluation, même approximative, attendu que cette dépense est subordonnée au nombre plus ou moins grand d'expéditions à remettre ou à prendre à domicile.

#### ART. 72. *Pertes et avaries.*

Somme demandée pour 1856 . . . . . fr.	60,000
Dépense en 1855 . . . . .	<u>80,000</u>
En moins . . . . . fr.	20,000

Les dépenses pour pertes et avaries sont très-variables. Elles s'appliquent non-seulement aux indemnités pour manquants, avaries, retards, amendes en douane, animaux tués sur la voie, incendies par les convois, etc., mais aussi aux blessures occasionnées aux personnes, et aux frais de procédure qu'entraînent parfois les contestations de ces divers chefs.

L'exercice 1855 a été grevé d'une charge considérable et extraordinaire par des indemnités importantes (23,000 francs) payées à plusieurs voyageurs qui ont été victimes d'accidents.

On espère qu'en 1856, cette charge extraordinaire ne se reproduira pas dans les mêmes proportions.

Des critiques ont été adressées parfois au service d'exploitation à l'égard de la dépense pour pertes et avaries, qui paraissait trop élevée.

La comparaison, faite au commencement de cet exposé, entre les transports effectués sur le réseau belge et le trafic des plus grands chemins de fer français, suffirait à elle seule pour justifier ces dépenses.

Il a paru utile de pousser ici cette comparaison jusqu'au bout, en indiquant, d'après les comptes rendus publiés par les compagnies, les dépenses du chef des pertes et avaries.

En voici le relevé pour 1854 :

Chemin de fer de Strasbourg . . . . .	fr.	73,000
— de Lyon . . . . .		73,500
— d'Orléans . . . . .		136,900
— du Nord . . . . .		188,100

#### SECTION IV. — TÉLÉGRAPHES.

##### ART. 73 à 75.

L'ensemble des crédits demandés, pour ce service, s'élève à . . . . .	fr.	123,000
Les dépenses, en 1855, ont été de . . . . .		111,500
La majoration de crédit sollicitée est donc de . . . . .	fr.	11,500

Cette différence porte sur les divers crédits dans la proportion suivante :

Traitements . . . . .	en plus	fr.	13,000
Salaires. . . . .	en moins		1,500
Somme égale. . . . .		fr.	11,500

La plupart des télégraphistes sont faiblement rétribués ; d'autre part une augmentation de personnel est jugée nécessaire tant pour l'établissement de nouveaux bureaux que pour être en mesure de faire face à l'extension du service.

Il est difficile de se recruter de jeunes gens possédant, par principe, les langues étrangères ; il faut, en outre, un temps assez long pour les former à la manœuvre des différents appareils. Il est donc indispensable d'admettre, dès à présent, un certain nombre d'agents pour pouvoir assurer le service en toute éventualité.

Il paraît utile de reproduire ci-dessous les principaux résultats de ce service pendant les trois dernières années :

	En 1855.	En 1854.	En 1853.			
Recettes, après déductions des perceptions faites pour compte des offices en relation . . . fr.	272,785	281,255	257,860			
Dépenses totales d'exploitation des lignes belges.	70,056	89,795	111,500			
Nombre de bureaux télégraphiques belges . . .	42	45	50			
Nombre de bureaux étrangers en relation . . .	509	955	1,050			
Nombre d'appareils en service sur les lignes belges.	74	87	97			
Nombre de dépêches transmises	} privées et d'État.	}	52,554	60,415	61,438	
			} service . . .	24,262	34,681	46,149
				Total. . . .	76,616	95,096
Nombre de télégraphistes . . . . .	57	71	75			

Il est à observer que le bureau télégraphique de Bruxelles est ouvert jour et nuit aux correspondances privées. En 1855, ce bureau a transmis et reçu 1,050 dépêches pendant la nuit.

Le nombre de bureaux étrangers, en relation au 1<sup>er</sup> janvier 1856, avec les bureaux belges, se répartit par pays comme suit :

421	de la Grande-Bretagne,
220	de l'Union Austro-Allemande,
155	de la France,
90	de l'Italie,
71	de la Suisse,
26	de la Suède,
22	des Pays-Bas,
22	de la Norvège,
20	de la Russie,
15	de l'Espagne,
10	du Danemark.

Les recettes totales se décomposent comme suit :

	En 1855.	En 1854.	En 1853.
Pour dépêches à l'intérieur. . . . .	46,500	53,025	52,212
— internationales . . . . .	96,795	128,378	147,270
— transitant par la Belgique.	129,688	99,852	58,458

Le nombre de dépêches se répartit comme suit :

	En 1855.	En 1854.	En 1853.
Service intérieur. . . . .	44,159	16,719	17,279
— international. . . . .	20,656	29,492	54,725
— en transit. . . . .	17,235	14,204	9,429

Le nombre de dépêches privées et d'État se répartit, à raison du nombre de mots, comme suit :

	En 1853.	En 1854.	En 1855.
De 1 à 20 ou à 25 mots. . . . .	44,281	53,062	56,251
De 21 ou 26 à 50 mots. . . . .	7,221	6,149	4,066
De 51 à 100 mots. . . . .	730	955	908
Au delà de 100 mots . . . . .	122	249	215

Sous le rapport de la nature des communications, ces dépêches sont classées dans la proportion suivante :

	En 1853.	En 1854.	En 1855.
Communications de gouvernements. . . . .	1½ p. %	2 p. %	2½ p. %
Nouvelles de bourse . . . . .	40½ —	37 —	26 —
Transactions commerciales . . . . .	42 —	39 —	42 —
Affaires privées. . . . .	12 —	16½ —	21½ —
Correspondances des journaux . . . . .	4 —	5½ —	8 —

La longueur moyenne des dépêches taxées a été de 19 mots. 21 mots. 24 mots.

Et le produit moyen de ces dépêches de . . fr. 3-21 4-66 4-21

De l'examen de ces résultats, il ressort notamment :

1° Que les produits du service, à l'intérieur, sont restés sensiblement les mêmes;

2° Que les recettes du service international ont augmenté dans une proportion importante, tandis que le produit moyen, par dépêche, tombait successivement de fr. 4-63 à fr. 4-35, et enfin à fr. 4-25, pendant l'année 1855;

3° Que la longueur des dépêches suit une progression ascendante, et que le produit moyen, par dépêche, diminue sensiblement;

4° Que le nombre de dépêches, en 1855, dépasse celui de 1854 de 1,025, tandis que les recettes totales sont inférieures à celles de 1854 de 25,375 francs.

Cela tient à deux causes principales :

D'abord, à ce que les recettes, pour dépêches en transit, ont diminué en 1855, par rapport à 1854, de 41,394 francs.

— à 1853, de 71,250 —

Cette réduction sur le transit est due à l'établissement des lignes hollandaises qui sont reliées à l'Angleterre, ainsi qu'au raccordement des lignes françaises avec celles de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie.

Ensuite, à cette circonstance, que le nombre de mots, par dépêche simple, a été porté de 20 à 25, indépendamment de l'adresse qui n'entre plus dans le compte des mots. Cette extension donnée à la longueur des dépêches équivaut à une importante réduction de taxe.

Il semble convenable de ne pas pousser plus loin l'appréciation de ces résultats pour ne pas s'écarter du but de cette note.

L'administration s'occupe de la révision des tarifs télégraphiques au point de vue de l'établissement d'une taxe uniforme à l'intérieur.

Des négociations ont été suivies avec la France, la Suisse, la Sardaigne et l'Espagne, pour la simplification et la réduction des tarifs internationaux. Il y a lieu d'espérer que sous peu on arrivera à une conclusion définitive.

## SECTION V. — SERVICE EN GÉNÉRAL.

ART. 76. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

Somme demandée pour 1856 . . . . . fr.	69,000
Dépenses en 1855 . . . . .	31,550
	<hr/>
Soit en plus . . . . . fr.	37,450

La loi de la comptabilité de l'État est appliquée, dans toutes ses parties, aux recettes et aux dépenses du chemin de fer de l'État, à l'exception de la gestion des matières et de la justification de leur emploi.

Toutefois, il existe une comptabilité administrative pour les approvisionnements en magasin ainsi que pour le matériel en service. Mais, jusqu'ici, il n'a pas été rendu compte de ces gestions à la Cour des comptes.

Cette comptabilité doit être modifiée et complétée, notamment au point de vue de la justification de l'emploi des matières.

Les magasins particuliers sont gérés par les chefs de station, qui auront à justifier, dans l'avenir, de l'emploi des objets qu'ils retirent de ces magasins.

La majoration de crédit pétitionnée est destinée, d'une part, à pourvoir à la nomination de comptables pour la gestion des magasins; d'autre part, à compléter le contrôle et le personnel de surveillance et de vérification des magasins et des inventaires.

La nomination de comptables distincts a paru nécessaire, parce qu'un même fonctionnaire ne peut à la fois justifier des entrées et sorties du magasin, et, en outre, ordonner et justifier l'emploi de ces sorties.

Il est bon de remarquer qu'à l'exception du Département de la Guerre, tous les autres Départements n'ont organisé leur comptabilité des matières qu'en 1855.

Dans aucune administration, ce service n'a l'importance qu'il aura au chemin de fer de l'État. Il s'agit, en effet, de justifier annuellement :

1° Des mutations qui surviendront dans un matériel estimé à 30,000,000 de francs;

2° Des entrées et sorties, dans les différents magasins de l'administration, de 4,000 objets différents, qui tous doivent avoir leur compte distinct, etc.;

3° De l'emploi de ces mêmes 4,000 articles aux différentes divisions de dépense, etc.

ART. 77. *Salaires des agents payés à la journée.*

Il est demandé, pour 1856, une somme de 25,800 francs, qui est inférieure de 4,200 francs à la dépense de 1855. Cette réduction provient du transfert à l'arsenal de l'atelier des vanniers, qui jusqu'ici avait été placé sous la direction immédiate du magasin de réception.

ART. 78. *Matériel et fournitures de bureau.*

Il est demandé au projet de budget rectifié de 1856. . . . . fr.	211,500
La dépense, en 1855, s'est élevée à . . . . .	170,000
	<hr/>
L'augmentation de crédit sollicitée est donc de. . . . . fr.	41,500

Cette somme est destinée :

1° A étendre aux lignes du Nord-Est et Ouest, le système de coupons dit <i>Edmon'son</i> , déjà établi sur la ligne du Midi. Le matériel nécessaire est estimé à . . . . . fr.	31,500
2° Aux impressions, fournitures de bureau, registres et menues dépenses nécessaires à l'exploitation de Dendre et Waes . . . . .	10,000
	<hr/>
Somme égale à la différence ci-dessus . . . . . fr.	41,500

## SECTION VI. — RÉGIE.

Les crédits demandés s'élèvent à . . . . . fr.	40,000
--	--------

Cette somme se répartit comme suit :

Traitements et indemnités de déplacement . . . . . fr.	36,500
Frais de bureau et de loyer. . . . .	3,500
	<hr/>
Somme égale . . . . . fr.	40,000

Depuis plusieurs années ces crédits n'ont subi aucune modification, parce qu'aucun besoin nouveau ne s'est révélé dans ce service.

## SECTION VII. — POSTES.

Depuis la réforme postale, le service des lettres et journaux, etc., a pris une extension considérable. En effet, on constate la progression suivante pendant l'année 1855, comparativement à 1847, année précédant la réforme.

	En 1847.	En 1855.	En plus en 1855.
Nombre de lettres . . . . .	6,452,000	18,143,000	11,691,000
Nombre de journaux. . . . .	4,200,000	19,669,000	15,469,000

Ainsi le nombre de lettres, transportées par le service des postes, a augmenté d'environ 12,000,000. C'est-à-dire qu'il a triplé en huit ans.

La progression sur les journaux est plus importante encore, puisque l'année 1855 présente un accroissement de 15 1/2 millions pièces ou environ le quintuple du nombre total de journaux en 1847.

Le service des journaux donne lieu aux opérations principales suivantes :

*Abonnement.* — Inscription; perception du prix d'abonnement et délivrance d'une quittance; bordereau de demande de l'abonnement au bureau de la localité où le journal paraît; envoi des fonds pour l'éditeur après prélèvement du droit d'émolument et de la remise sur les quittances encaissées, etc., etc.

*Réception et expédition.* — Comptage, perception de l'affranchissement, timbrage, triage, inscription aux feuilles d'avis et aux calepins d'expéditions, etc.

*Arrivée et distribution.* — Vérification du nombre porté en feuille d'avis, timbrage, triage entre les facteurs, remise aux destinataires; réclamations.

On peut apprécier, d'après ce résumé, l'importance du travail auquel donnent lieu les journaux.

En outre, la poste a transporté en 1855 :

Au delà de 3,000,000 lettres et paquets en franchise.

Plus de 200,000 lettres sous chargement.

Au delà de 200,000 articles d'argent sous mandat au porteur.

Les chargements et les articles d'argent donnent également lieu à de nombreuses opérations de détail.

Le nombre de dépêches échangées entre les bureaux de postes, se répartit comme suit :

Dépêches de et pour l'intérieur . . . . .	1,151,000	
— de l'intérieur pour l'étranger . . . . .	44,900	
— reçues de l'étranger . . . . .	44,900	
— en transit . . . . .	38,400	
	<hr/>	
	1,279,200	dépêches ou relations de bureau à bureau.

**ART. 82. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.**

Crédit demandé pour 1856 . . . . . fr.	360,000
Allocations pour 1855 . . . . .	320,000
	<hr/>
Majoration de crédit pour 1856 . . . . . fr.	40,000

Cette somme de 40,000 francs est destinée à pourvoir aux besoins suivants :

1° Création de dix distributions nouvelles pour améliorer le service rural et réduire l'étendue de certaines tournées . . . . . fr.	6,000
2° Pour porter de 400 à 600 francs le traitement de cinquante distributeurs . . . . .	10,000
3° Pour renforcer le personnel de dix commis jugés indispensables à raison de l'extension du service . . . . .	7,500
4° Pour accorder quelques majorations de traitement aux commis les plus méritants des bureaux de perception. . . . .	7,500
5° Pour améliorer la position d'une trentaine de percepteurs de la dernière classe (de 900 à 1,200 francs) . . . . .	9,000
	<hr/>
Somme égale à la différence ci-dessus. . . . . fr.	40,000

D'après les cadres arrêtés, et proposés par le comité de direction du service des postes, une somme d'environ 80,000 francs est nécessaire pour remplir les positions que comportent ces cadres et assurer aux employés un traitement en rapport avec l'importance de leur service. Les 40,000 francs demandés, sur 1856, sont destinés à pourvoir aux besoins les plus urgents. L'administration se réserve de

demander, sur les exercices prochains, le complément de la somme nécessaire pour mettre le personnel dans une position normale.

**ART. 83. Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.**

Il est demandé une somme de . . . . . fr.	793,000
Les dépenses se sont élevées, en 1855, à . . . . .	715,000
Soit une augmentation de . . . . . fr.	<u>78,000</u>

D'après les propositions des inspecteurs et du comité des postes, cette somme est nécessaire pour améliorer le service rural et la position des facteurs, savoir :

1° Pour admission de cinquante-trois facteurs, en vue d'alléger certaines tournées devenues excessives, et en même temps d'améliorer le service de distribution . . . . . fr.	31,800
2° Pour porter au <i>maximum</i> de 600 francs, le traitement d'un assez grand nombre de facteurs ruraux. . . . .	32,000
3° Pour majoration de traitement à accorder aux facteurs de ville, d'après un nouveau classement admis à raison de l'importance relative des localités . . . . .	<u>14,200</u>
Somme égale à la différence ci-dessus. . . . . fr.	<u>78,000</u>

Cette catégorie d'agents a toujours été l'objet d'une vive sollicitude, qui est partagée par les Chambres.

Le Gouvernement croit faire acte d'équité et de bonne administration en demandant les crédits nécessaires pour assurer leur position dans une certaine mesure.

**ART. 84. Transport des dépêches.**

La somme pétitionnée, pour 1856, est de . . . . . fr.	365,000
La dépense, en 1855, s'est élevée à . . . . .	312,000
Différence en plus . . . . . fr.	<u>53,000</u>

Voici la destination de cette majoration de crédit :

1° Pour création de nouveaux services de malles et amélioration des services établis. . . . . fr.	18,000
2° Pour solder les entreprises de transport de dépêches à pied qui desserviront les dix distributions nouvelles. . . . .	5,000
3° Pour frais d'entreposage des dépêches, de passage d'eau et menues dépenses, par suite de l'extension du service. . . . .	5,000
4° Pour frais de remplacement de facteurs éloignés du service, pour cause de maladie, de repos dans les limites d'un jour par mois, ou d'autres causes légitimes . . . . .	<u>25,000</u>
Somme égale à la différence ci-dessus. . . . . fr.	<u>53,000</u>

Conformément aux instructions en vigueur dans le service des postes, lorsqu'un facteur est absent, par suite de congé, les frais de son remplacement sont prélevés sur son traitement. L'administration a l'intention de rapporter cette décision qui est contraire aux principes admis pour tous les fonctionnaires et employés de l'État. (Les congés qui, réunis, n'excèdent pas quinze jours, dans une même année, sont accordés avec solde entière.) Elle compte accorder un jour de repos par mois à tout facteur. Cette mesure est commandée par l'équité et l'humanité.

*ART. 88. Matériel, papiers, impressions, publications, etc.*

Le crédit de 187,000 francs, demandé pour 1856, est la reproduction des dépenses faites en 1855.

On espère pouvoir assurer le service en se renfermant dans ces limites.

**Secours.**

Jusqu'à présent, le Département des Travaux Publics n'a pu disposer que d'une somme de 5,000 francs, pour être distribuée, à titre de secours, à des employés, veuves et familles d'employés qui, n'ayant pas de droits à la pension, ont cependant des titres à l'obtention d'un secours, à raison de leur position malheureuse. Le Département s'est toujours maintenu dans les limites de ce crédit ; mais, pour ne point les dépasser, il a dû souvent, soit n'accorder que des secours insignifiants, soit même rejeter des demandes auxquelles l'humanité commandait de faire droit. Cet état de choses n'a fait que s'aggraver depuis quelques années, par suite de l'augmentation considérable du prix de tous les objets de première nécessité. La faible augmentation qui est sollicitée permettra d'accorder quelques secours de plus ; le Gouvernement se fonde sur les sentiments bien connus de la Législature pour croire qu'elle ne lui refusera pas l'allocation qu'il demande.

---

(47)

# ANNEXES.

---

*ANNEXE A.*

---

## DÉVELOPPEMENTS

DU

BUDGET RECTIFIÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

POUR L'EXERCICE 1856.

NUMÉRO DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.		
			CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
<b>CHAPITRE PREMIER.</b>					
<b>ADMINISTRATION CENTRALE.</b>					
1	»	Traitement du Ministre . . . . .	21,000 »	»	21,000 »
2	»	Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service.	523,600 »	23,000 »	546,600 »
3	»	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale . . . . .	27,600 »	»	27,600 »
4	»	Salaire des hommes de peine, des ouvriers, etc. . . . .	26,400 »	2,000 »	28,400 »
5	»	Matériel. — Fournitures de bureau, impression, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses . . . . .	50,000 »	»	50,000 »
6	»	Honoraires des avocats du Département . . . . .	50,000 »	»	50,000 »
		Total du chapitre 1er. . . . .	680,600 »	25,000 »	705,600 »
<b>CHAPITRE II.</b>					
<b>PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.</b>					
<b>PREMIÈRE SECTION.</b>					
<b>PONTS ET CHAUSSÉES.</b>					
7	a.	Entretien ordinaire des routes d'après les baux existants et entretien de nouvelles sections en 1886 . . . . .	1,467,458 »	»	1,467,458 »
	b.	Travaux en dehors des baux d'entretien, reconnus indispensables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure. — Paiement des terrains cédés à la grande voirie, par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement. . . . .	200,000 »	»	200,000 »
	c.	Études de projets, frais de lever de plans, achats d'instruments, de cartes et de livres, matériel et impressions . . . . .	10,000 »	»	10,000 »
	d.	Travaux d'amélioration et construction de routes . . . . .	900,000 »	»	900,000 »
		<i>Plantations sur les routes.</i>			
8	»	Plantations nouvelles et frais de surveillance . . . . .	41,000 »	»	41,000 »
		Total de la 1 <sup>re</sup> section. . . . .	2,618,458 »	»	2,618,458 »
<b>DEUXIÈME SECTION.</b>					
<b>BATIMENTS CIVILS.</b>					
9	»	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments de l'État, ainsi que des bâtiments dont les lois mettent l'entretien à charge de l'État . . . . .	90,000 »	10,000 »	100,000 »
»	»	Travaux de construction, d'amélioration et d'extension . . . . .	»	»	»
10	»	Travaux à effectuer pour la distribution d'eau, d'après le nouveau mode, aux bâtiments civils situés à Bruxelles . . . . .	»	10,000 »	10,000 »
»	»	Annuité due à la ville de Bruxelles, pour la distribution d'eau aux bâtiments ci-dessus . . . . .	»	»	»
		Total de la 2 <sup>e</sup> section. . . . .	90,000 »	20,000 »	110,000 »

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
21,000 »	»	21,000 »	»	»	
350,600 »	25,000 »	375,600 »	25,000 »	»	
53,100 »	»	53,100 »	5,500 »	»	
26,400 »	2,000 »	28,400 »	»	»	
55,000 »	»	55,000 »	(a) 5,000 »	»	(a) Transfert de l'art. 7.
50,000 »	»	50,000 »	»	»	
716,100 »	25,000 »	741,100 »	35,500 »	»	
Augmentation . . . . . fr.			35,500 »		
1,717,438 »	»	5,222,438 »	250,000 »	»	
200,000 »	»		»	»	
5,000 »	»		»	(b) 5,000 »	(b) Transfert à l'art. 5
1,500,000 »	»		400,000 »	»	
41,000 »	»	41,000 »	»	»	
5,265,458 »	»	5,265,438 »	650,000 »	5,000 »	
Augmentation . . . . . fr.			645,000 »		
90,000 »	10,000 »	100,000 »	»	»	
»	»	»	»	»	
»	10,000 »	10,000 »	»	»	
»	»	»	»	»	
90,000 »	20,000 »	110,000 »	»	»	

NUMÉRO DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.		
			CHARGES ordinaires et permanentes	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
<b>TROISIÈME SECTION.</b>					
SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE ET DES POLDERS.					
<i>Canal de Gand au Sas de Gand.</i>					
11	a.	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .	7,093	"	27,095
	b.	Travaux de dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale. . . . .	12,000	"	
	c.	Restauration des bords et talus . . . . .	8,000	"	
	d.	Renouvellement du pont tournant de Tolbuys à Gand . . .	"	"	
	e.	Renouvellement du quai établi sur la rive gauche en amont du pont de Meulestede. . . . .	"	"	
<i>Canal de Maastricht à Bois-le-Duc.</i>					
12	a.	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .	16,000	"	98,850
	b.	Dévasements sur divers points du canal. . . . .	4,500	"	
	c.	Dérivation à effectuer du ruisseau de l'Aa, afin de pouvoir visiter et réparer le grand siphon de Bocholt . . . . .	"	2,000	
	d.	Reconstruction partielle et éventuelle des têtes du siphon d'Aa, à Bocholt. . . . .	"	10,000	
	e.	Élargissement des batardeaux de la prise d'eau de Hocht . .	"	4,850	
	f.	Élargissement des cinq ponts tournants de Mechelen, Eysden, Lanklaer, Dilsen et Néerocteren. . . . .	"	54,500	
	g.	Construction d'un magasin et d'une maison de garde-digue.	"	7,000	
	h.	Reconstruction des bajoyers de l'écluse n° 18, à Bocholt. . .	"	"	
<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>					
13	a.	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .	19,800	"	81,800
	b.	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration, alimentation par machine à vapeur et navigation de nuit. . . . .	62,000	"	
<i>Sambre canalisée.</i>					
14	a.	Travaux d'entretien ordinaire, d'amélioration et de dragage.	104,000	"	127,000
	b.	Pavage et empierrement à exécuter entre l'écluse de Namur et la gare à la porte de Bruxelles, à Namur, sur la rive gauche . . . . .	"	5,000	
	c.	Continuation, sur 200 mètres de longueur, des murs de quai de la dérivation amont de l'écluse n° 11, à Charleroy . . .	"	20,000	
<i>Canal de Charleroy à Bruxelles.</i>					
15	a.	Travaux d'entretien et d'amélioration . . . . .	63,000	"	79,000
	b.	Pavage de diverses parties du chemin de halage. . . . .	"	16,000	
	c.	Indemnité à payer à l'entrepreneur du halage des bateaux, en vue d'activer la navigation . . . . .	"	"	
A reporter . . . . .			296,593	117,350	415,743

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et perman- entes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
7,085 »	»	35,693 »	8,600 »	»	
12,000 »	»				
8,000 »	»				
»	7,000 »				
»	1,600 »				
26,961 »	»	165,311 »	64,461 »	»	
»	»				
»	»				
»	4,850 »				
»	54,500 »				
»	7,000 »				
»	70,000 »	81,800 »	»	»	
19,800 »	»				
62,000 »	»				
104,000 »	»	107,000 »	»	20,000 »	Suppression du crédit qui figurait au lit C.
»	3,000 »				
»	»	99,000 »	20,000 »	»	
65,000 »	»				
»	16,000 »				
(a) 20,000 »	»	486,806 »	93,061 »	20,000 »	
322,856 »	165,950 »				

(a) Par arrêté royal du 26 septembre 1855 il a été statué que, dans les moments de grande activité de navigation, c'est-à-dire lorsque, par période de dix jours consécutifs, le nombre des bateaux qui auront passé en descente à la 54<sup>e</sup> écluse du canal de Charleroy à Bruxelles s'élèvera, en moyenne, à plus de vingt bateaux par jour, il sera accordé par l'Etat à l'entrepreneur du halage, pour chaque bateau excédant la moyenne qui vient d'être indiquée, 66 centimes par lieue de halage. L'augmentation du crédit demandé a pour but de permettre l'exécution de cette mesure.

NUMÉRO DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.		
			CHARGES ordinaires et perman- entes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		Report . . . . .	296,598 »	117,350 »	413,748 »
		<i>Escaut.</i>			
16	a.	Entretien ordinaire . . . . .	22,868 »	»	31,068 »
	b.	Dévasements pour l'entretien ordinaire dans la Flandre orientale. . . . .	6,450 »	»	
	c.	Entretien ordinaire de la digue établie à la Tête-de-Flandre.	200 »	»	
	d.	Établissement de 21 pieux d'amarrage à Berchem, Leupegem, Audenarde, Gavre et en amont et près du pont du Strop, à Gand. . . . .	»	1,030 »	
	e.	Renouvellement du mécanisme du barrage d'Audenarde . .	»	800 »	
		<i>Lys.</i>			
17	a.	Entretien ordinaire. . . . .	18,700 »	»	78,660 »
	b.	Entretien extraordinaire dans la Flandre occidentale . . . .	»	12,000 »	
	c.	Enlèvement des hauts fonds à Astene et à Bochte, dans la Flandre orientale . . . . .	»	1,500 »	
	d.	Établissement de 10 pieux d'amarrage en amont et près de la ville de Gand . . . . .	»	660 »	
	e.	Entretien et réparation des ponts établis sur la partie de la Lys mitoyenne entre la Belgique et la France . . . . .	800	»	
	f.	Enlèvement d'atterrissements dans la Flandre occidentale. .	»	15,000 »	
	g.	Reconstruction du pont sur la dérivation de la Lys à Comines.	»	50,000 »	
		<i>Meuse dans les provinces de Liège et de Namur</i>			
18	a.	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .	23,100 »	»	243,100 »
	b.	Travaux d'amélioration. . . . .	»	220,000 »	
		<i>Meuse dans la province de Limbourg.</i>			
19	a.	Entretien du chemin de halage de la rive gauche et des travaux de défense . . . . .	32,000 »	»	102,000 »
	b.	Travaux d'amélioration au pied des bornes existantes, au moyen de moellons de fort échantillon. . . . .	»	60,000 »	
	c.	Réparations extraordinaires à effectuer à la rive gauche et travaux pour améliorer le halage. . . . .	»	40,000 »	
		<i>Dendre.</i>			
20	a.	Entretien ordinaire . . . . .	11,600 »	»	119,246 86
	b.	Indemnité pour la manœuvre du moulin à eau de Grammont.	846 86	»	
	c.	Enlèvement d'atterrissements dans la Flandre orientale. . .	»	3,000 »	
	d.	Renouvellement de la porte amont de l'écluse de Denderleeuw.	»	2,900 »	
	e.	Renouvellement de la passerelle tournante sur l'écluse de navigation à Termonde. . . . .	»	900 »	
	f.	Travaux d'amélioration du régime de la Dendre, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux.	»	100,000 »	
		A reporter . . . . .	412,659 86	375,160 »	987,819 86

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
322,836 »	163,930 »	486,806 »	95,061 »	20,000 »	
22,568 »	»				
6,430 »	»				
200 »	»	31,008 »	»	»	
»	1,030 »				
»	800 »				
18,700 »	»				
»	12,000 »				
»	1,300 »				
»	660 »	78,660 »	»	»	
800 »	»				
»	15,000 »				
»	30,000 »				
23,100 »	»				
»	220,000 »	243,100 »	»	»	
32,000 »	»				
»	60,000 »	102,000 »	»	»	
»	10,000 »				
11,600 »	»				
846 56	»				
»	3,000 »				
»	2,900 »	119,246 56	»	»	
»	900 »				
»	100,000 »				
459,120 56	621,760 »	1,060,880 56	95,061 »	20,000 »	

NUMÉRO DES ARTICLES.	LITTÉRA des développemens.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.		
			CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		Report. . . . .	412,659 56	575,160 "	987,819 56
		<i>Rupel.</i>			
21	a.	Entretien ordinaire. . . . .	16,500 "	"	116,300 "
	b.	Travaux de déplacement de la digue capitale du polder de Ruypenbroeck. — Complément de la dépense. . . . .	"	100,000 "	
		<i>Dyle et Demer.</i>			
22	a.	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .	25,500 "	"	95,500 "
	b.	Travaux d'amélioration. . . . .	"	70,000 "	
		<i>Senne.</i>			
25	a.	Entretien et travaux d'amélioration . . . . .	2,000 "	"	8,250 "
	b.	Loyer de la maison habitée par l'éclusier à Vilvorde. . . . .	250 "	"	
	c.	Consolidation des berges de la dérivation à Vilvorde . . . . .	"	6,000 "	
		<i>Canal de Gand à Ostende.</i>			
24	a.	Entretien ordinaire et travaux d'amélioration . . . . .	21,505 "	"	45,003 "
	b.	Entretien de la partie du canal approfondie et rectifiée, entre la porte de Damme et la grille de fer à Bruges . . . . .	1,000 "	"	
	c.	Établissement d'estacades, aux abords du pont de la maison de force à Gand . . . . .	"	300 "	
	d.	Renouvellement du pont de Sainte-Agnès, à Gand. . . . .	"	8,000 "	
	e.	Renforcement et exhaussement des digues et revêtements en briques des talus entre Bruges et Ostende. . . . .	"	7,000 "	
	f.	Réparations aux quais dans la traverse de Bruges. — Part contributive de l'État . . . . .	"	2,000 "	
	g.	Renouvellement d'une paire de portes d'aval de l'écluse de la porte de Damme à Bruges. . . . .	"	5,000 "	
	g.	Enlèvement d'atterrissements aux abords du pont de Stalhille et au hameau de Nieuwéghe. . . . .	"	"	
		<i>Canal de Mons à Condé.</i>			
23	a.	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .	9,985 "	"	27,985 "
	b.	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration. — Éclairage des écluses pour la navigation de nuit. . . . .	"	18,000 "	
		<i>Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.</i>			
26	a.	Travaux d'entretien et d'amélioration . . . . .	42,163 "	"	
	b.	Renouvellement de bernes en fascinages des bassins de Lille-Saint-Hubert et de Neerpelt . . . . .	"	4,000 "	
	c.	Renouvellement d'une partie des tunages sur les talus inté- rieurs des digues de la 1 <sup>re</sup> section . . . . .	"	7,500 "	
	d.	Placement des bornes kilométriques en pierre de taille le long de la 1 <sup>re</sup> section. . . . .	"	800 "	
		A reporter . . . . .	529,562 56	803,960 "	1,279,037 56

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
430,120 36	621,760 0	1,060,880 36	93,061 0	20,000 0	
16,500 0	0	116,500 0	0	0	
0	100,000 0				
23,500 0	0	95,500 0	0	0	
0	70,000 0				
2,000 0	0	8,230 0	0	0	
230 0	0				
0	6,000 0				
21,505 0	0	48,003 0	5,000 0	0	
4,000 0	0				
0	500 0				
0	8,000 0				
0	7,000 0				
0	2,000 0				
0	0				
9,983 0	0	27,983 0	0	0	
0	18,000 0				
42,163 0	0	0	0	0	
0	(a) 3,000 0				
0	0				
0	800 0				
539,023 36	842,060 0	1,381,118 36	96,061 0	20,000 0	

(a) L'ajournement du renouvellement des bernes du bassin de Lommel permet cette réduction.

NOMBRE DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.		
			CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.
		Report . . . . .	529,562 56	803,960 »	1,279,037 56
	e.	Exhaussement des ponts suspendus nos 3, 10, 11 et 12. . . . .	»	17,800 »	
	f.	Consolidation des digues dans les hauts remblais de la 1 <sup>re</sup> section . . . . .	»	21,500 »	
	g.	Creusement d'un bassin au pont n° 3 . . . . .	»	4,600 »	
	h.	Construction d'une maison de garde-digue (2 <sup>e</sup> section) . . . . .	»	2,600 »	
	i.	— — — (1 <sup>re</sup> section) . . . . .	»	»	
	j.	Construction d'un bâtiment destiné à contenir le matériel de la 2 <sup>e</sup> section . . . . .	»	1,800 »	
	k.	Réparations aux ponts tournants, aux ponts-levis et aux portes d'écluse; consolidation des charpentes des ouvrages d'art de la 2 <sup>e</sup> section. . . . .	»	1,235 »	109,300 »
26 suite.	l.	Réparations aux maisons éclusières et pontonnières de la 2 <sup>e</sup> section; approfondissement des ponts et réparations aux pompes des mêmes maisons. . . . .	»	1,200 »	
	m.	Continuation du rechargement des digues de la 2 <sup>e</sup> section, avec du gravier et de la terre végétale. . . . .	»	4,000 »	
	n.	Travaux de pavage le long de la 2 <sup>e</sup> section . . . . .	»	500 »	
	o.	Démolition et renouvellement des plates-formes en briques des ponts tournants de la 1 <sup>re</sup> section. . . . .	»	»	
	p.	Abaissement des pivots des ponts tournants nos 6 et 7. . . . .	»	»	
	q.	Établissement de glissières en fer sur supports en fonte aux ponts tournants de la 1 <sup>re</sup> section. . . . .	»	»	
		<i>Canal de Turnhout.</i>			
	a.	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .	7,900 »	»	
27	b.	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration . . . . .	»	2,400 »	12,800 »
	c.	Continuation du rechargement des digues avec du gravier et de la terre végétale . . . . .	»	2,300 »	
		<i>Petite Nèthe canalisée.</i>			
	a.	Travaux d'entretien . . . . .	11,300 »	»	
28	b.	Renouvellement d'une paire de portes d'écluse. . . . .	»	2,000 »	23,300 »
	c.	Rectification d'une courbe . . . . .	»	12,000 »	
		<i>Moeruaert.</i>			
	a.	Entretien ordinaire. . . . .	1,695 »	»	
29	b.	Enlèvement d'atterrissements . . . . .	»	1,500 »	9,195 »
	c.	Établissement de trois gares d'évitement. . . . .	»	6,000 »	
	d.	Construction d'une maison éclusière à Dacknam . . . . .	»	»	
		<i>Canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord (section de Deynze au canal de Bruges).</i>			
50	a.	Entretien ordinaire. . . . .	4,649 »	»	4,649 »
	b.	Établissement d'estacades au pont de Landegem . . . . .	»	»	
		A reporter . . . . .	533,306 56	883,393 »	1,410,701 56

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et perman- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
559,023 56	842,060 "	1,355,118 56	96,061 "	20,000 "	
"	17,800 "				
"	6,000 "				
"	3,000 "				
"	2,600 "				
"	3,000 "				
"	1,800 "				
"	1,235 "	93,600 "	"	13,900 "	
"	1,200 "				
"	4,000 "				
"	500 "				
"	1,600 "				
"	500 "				
"	2,600 "				
7,900 "	"				
"	2,400 "	12,800 "	"	"	
"	2,500 "				
11,500 "	"				
"	2,000 "	25,500 "	"	"	
"	12,000 "				
1,695 "	"				
"	1,500 "	11,695 "	2,500 "	"	
"	6,000 "				
"	2,500 "				
4,649 "	"	7,149 "	2,500 "	"	
"	2,500 "				
584,767 56	921,095 "	1,505,862 56	101,061 "	35,900 "	

NOMBRE DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.		
			CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		Report . . . . .	555,506 86	883,508 "	1,440,701 56
		<i>Canal d'écoulement des eaux du Sud de Bruges.</i>			
51	"	Travaux d'entretien ordinaire et d'amélioration . . . . .	9,000 "	"	9,000 "
		<i>Canal de Liège à Maastricht.</i>			
	a.	Travaux d'entretien ordinaire, tant en Belgique que dans les Pays-Bas . . . . .	29,950 "	"	56,950 "
52	b.	Travaux d'amélioration et ouvrages imprévus . . . . .	7,000 "	"	
	c.	Renouvellement de la charpente des ponts nos 2, 6, 11 et 13.	"	"	
	d.	Établissement de garde-corps à 4 des ponceaux établis sur la rigole d'écoulement des eaux filtrant du canal. . . . .	"	"	
		<i>Canal de Zelzate à la mer du Nord.</i>			
"	"	Construction de la 4 <sup>e</sup> et dernière section. — Complément de la dépense. (Pour mémoire.) . . . . .	"	"	"
		<i>Grande-Nèthe.</i>			
53	"	Travaux d'entretien . . . . .	5,000 "	"	5,000 "
		<i>Ysrr.</i>			
	a.	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .	1,500 "	"	17,600 "
54	b.	Travaux d'entretien extraordinaire . . . . .	"	16,500 "	
		<i>Canal de Plasschendaele, par Nieupoort et Furnes à la frontière de France vers Dunkerque.</i>			
	a.	Travaux d'entretien ordinaire . . . . .	2,500 "	"	20,300 "
	b.	Renouvellement d'une paire de portes de flot à l'écluse de Plasschendaele . . . . .	"	4,800 "	
55	c.	Travaux d'amélioration consistant en renouvellement d'estacades, ponts, revêtements en briques et en fascinages, dévasements, etc. . . . .	"	7,200 "	
	d.	Renouvellement du pont tournant établi sur la nouvelle écluse de Furnes . . . . .	"	6,000 "	
		<i>Plantations.</i>			
56	"	Plantations nouvelles. — Entretien et surveillance de plantations existantes le long des voies navigables . . . . .	23,000 "	"	23,000 "
		<i>Frais d'étude.</i>			
57	"	Frais d'étude et de levée de plans, achat et réparation d'instruments . . . . .	7,000 "	"	7,000 "
		<i>Bacs et bateaux de passage.</i>			
58	"	Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances. — Entretien des embarcadères sur l'Escaut et la Rupel . . . . .	27,000 "	"	27,000 "
		Total de la 5 <sup>e</sup> section. . . . .	667,056 86	919,608 "	1,586,731 56

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et perman- nentes	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
584,767 56	921,095 »	1,505,862 56	101,061 »	55,900 »	
9,000 »	»	9,000 »	»	»	
56,986 16	»	38,297 16	21,567 16	»	
14,000 »	»				
»	7,000 »				
»	511 »				
»	»	»	»	»	
5,000 »	»	5,000 »	»	»	
1,500 »	»	17,600 »	»	»	
»	16,500 »				
2,500 »	»	20,800 »	»	»	
»	4,800 »				
»	7,200 »				
»	6,000 »				
25,000 »	»	25,000 »	»	»	
7,000 »	»	7,000 »	»	»	
27,000 »	»	27,000 »	»	»	
710,855 72	962,706 »	1,675,259 72	122,428 16	55,900 »	
AUGMENTATION . . . . . fr.			86,528 16		

NUMÉRO DES ARTICLES	LITTÉRA des développements	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.		
			CHARGES ordinaires et perman- entes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		QUATRIÈME SECTION.			
		PORTS ET CÔTES.			
		<i>Port d'Ostende.</i>			
	a.	Travaux de l'entretien de l'avant-port . . . . .	40,000 "	"	
	b.	Travaux de l'entretien de l'arrière-port . . . . .	10,000 "	"	
	c.	Travaux d'entretien de l'écluse des bassins de commerce (moitié à charge de l'État) . . . . .	543 "	"	
	d.	Continuation des travaux de restauration (5 <sup>e</sup> partie) avec ma- tériaux neufs et avec ceux à provenir des épis de l'ancienne jetée d'Ouest, de la grande digue de mer qui couvre Os- tende, vers l'extrémité ouest, d'une longueur de 80 mètres.	"	40,000 "	
	e.	Reconstruction d'une 2 <sup>e</sup> partie de l'estacade à claire-voie, le long de l'ouvrage à couronne, vis-à-vis le quai des bateaux à vapeur, sur 56 mètres de longueur et de quelques trian- gles entre cette estacade et l'écluse dite : <i>Militaire</i> . . . . .	"	42,000 "	
39	f.	Continuation des travaux de prolongement, en maçonnerie, du quai des bateaux à vapeur, sur une longueur de 43 mètr.	"	52,000 "	202,543 "
	g.	Construction d'un revêtement en moellons et briques, avec fondation en charpente, de la partie formant musoir, des rives du môle, entre les écluses de chasse, sur 53 mètres de longueur . . . . .	"	9,000 "	
	h.	Réparation éventuelle des dégâts qui peuvent survenir aux ouvrages du port, par suite d'ouragans . . . . .	"	4,000 "	
	i.	Travaux de terrassements, etc., à faire pour le renforcement des dunes, entre le hameau Albertus et le village de Mid- delkerke . . . . .	"	3,000 "	
	j.	Amélioration du canal d'écoulement des eaux de la waterin- gne de Cammerlynek et Vladsloo-Ambacht, et pour le re- dressement du lit du canal sur 140 mètres de longueur en amont du siphon du Contredam (arrière-port d'Ostende).	"	"	
	k.	Construction d'une partie de l'estacade d'Est, sur 44 mètres de longueur, en deçà de la partie renouvelée en 1852, à l'endroit dit : <i>Grand-Hans</i> . . . . .	"	"	
40	"	Construction d'un phare de 1 <sup>er</sup> ordre (1 <sup>re</sup> moitié de la dépense).	"	"	"
		<i>Port de Nieuport.</i>			
41	"	Travaux d'entretien ordinaire (totalité de la dépense) . . .	24,000 "	"	24,000 "
		<i>Côte de Blankenberghe.</i>			
	a.	Travaux d'entretien composant le 1 <sup>er</sup> lot d'adjudication de Wenduyne à Blankenberghe . . . . . fr. 38,000			
		Travaux d'entretien composant le 2 <sup>e</sup> lot de Blanken- berghe à Heyst . . . . . 62,000	100,000 "	"	
42	b.	Prolongement en mer de deux jetées de la 2 <sup>e</sup> section . . . . .	"	20,000 "	
	c.	Travaux de remplacement du plancher des dunes, devant Blankenberghe, par un pavement en briques avec bordures en pierre de taille, sur une longueur de 450 mètres . . . . .	"	3,200 "	127,200 "
	d.	Construction, en pierre de taille des Écaussines, d'un esca- lier pour arriver de Blankenberghe sur la dune, au droit de cette ville . . . . .	"	2,000 "	
		A reporter . . . . .	174,543 "	179,200 "	553,745 "

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
40,000 "	" "				
10,000 "	" "				
545 "	" "				
"	70,000 "				
"	(a) 22,000 "				
"	" "	187,545 "	"	15,000 "	(a) Cette réduction est due à ce que le travail mentionné ci-contre ne devra être exécuté que sur une longueur de 56 mètres au lieu de 78 mètres
"	11,000 "				
"	4,000 "				
"	5,000 "				
"	5,000 "				
"	20,000 "				
"	112,800 "	112,800 "	112,800 "	"	
24,000 "	" "	24,000 "	"	"	
100,000 "	" "				
"	20,000 "				
"	5,200 "	127,200 "	"	"	
"	2,000 "				
174,545 "	276,700 "	451,245 "	112,800 "	15,000 "	

NUMÉRO DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.		
			CHARGES ordinaires et perma- nentes	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		Report . . . . .	174,845 »	179,200 »	353,743 »
		<i>Phares et fanaux.</i>			
45	a.	Entretien des phares et fanaux de la côte de Flandre . . . .	1,200 »	»	2,200 »
	b.	Travaux d'amélioration. . . . .	»	1,000 »	»
		Total de la 4 <sup>e</sup> section. . . . .	175,745 »	180,200 »	355,945 »
		<b>CINQUIÈME SECTION</b>			
		<b>PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.</b>			
44	»	Traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaus- sées. — Frais de bureau et de déplacement . . . . .	372,476 66	27,735 52	600,209 98
45	»	Traitement et indemnités des chefs de bureau et commis, des éclusiers, pontonniers, gardes-ponts à bascule et autres agents subalternes des ponts et chaussées. . . . .	581,282 19	5,460 25	586,742 44
46	»	Frais des jurys d'examen et voyages des élèves-ingénieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil. . . . .	12,000 »	»	12,000 »
		Total de la 5 <sup>e</sup> section. . . . .	965,758 85	33,195 87	998,952 42
		<b>Récapitulation du chapitre II.</b>			
		1 <sup>er</sup> SECTION. — Ponts et chaussées. . . . .	2,618,438 »	»	2,618,438 »
		2 <sup>e</sup> — Bâtiments civils . . . . .	90,000 »	20,000 »	110,000 »
		3 <sup>e</sup> — Services des canaux et rivières. . . . .	667,056 56	919,693 »	1,586,751 56
		4 <sup>e</sup> — Ports et côtes. . . . .	175,745 »	180,200 »	355,945 »
		5 <sup>e</sup> — Personnel des ponts et chaussées. . . . .	965,758 85	33,195 87	998,952 42
		Total du chapitre II. . . . .	4,516,978 41	1,153,088 57	5,670,066 98
		<b>CHAPITRE III.</b>			
		<b>MINES.</b>			
47	»	Personnel du conseil des mines. — Traitements. . . . .	41,700 »	»	41,700 »
48	»	— — — — — Frais de route. . . . .	600 »	»	600 »
49	»	— — — — — Matériel. . . . .	2,000 »	»	2,000 »
50	»	Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux per- sonnes qui se distinguent par des actes de dévouement. .	45,000 »	»	45,000 »
51	»	Impressions, achats de livres, de cartes et d'instruments ; publication de documents statistiques ; encouragements et subventions ; essais et expériences. . . . .	7,000 »	»	7,000 »
52	»	Traitements et indemnités du personnel du corps des mines.	143,466 66	6,866 67	150,333 33
53	»	Jury d'examen et voyages des élèves de l'école des mines. .	6,000 »	»	6,000 »
		A reporter. . . . .	243,766 66	6,866 67	252,533 33

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
174,545 »	276,700 »	451,245 »	112,500 »	15,000 »	
1,200 »	»	2,200 »	»	»	
»	1,000 »				
175,745 »	277,700 »	453,445 »	112,500 »	15,000 »	
Augmentation . . . . . fr.			97,500 »		
575,876 66	27,753 52	603,609 98	5,400 »	»	
598,892 19	5,460 25	604,052 44	17,510 »	»	
12,000 »	»	12,000 »	»	»	
986,468 85	55,195 57	1,019,662 42	20,710 »	»	
Augmentation . . . . . fr.			20,710 »		
5,265,438 »	»	5,265,438 »	650,000 »	5,000 »	
90,000 »	20,000 »	110,000 »	»	»	
710,555 72	962,706 »	1,675,259 72	122,428 16	55,900 »	
175,745 »	277,700 »	453,445 »	112,500 »	15,000 »	
986,468 85	55,195 57	1,019,662 42	20,710 »	»	
5,226,203 57	1,295,599 57	6,519,803 14	905,658 16	55,900 »	
Augmentation . . . . . fr.			849,758 16		
41,700 »	»	41,700 »	»	»	
600 »	»	600 »	»	»	
2,000 »	»	2,000 »	»	»	
45,000 »	»	45,000 »	»	»	
7,000 »	»	7,000 »	»	»	
145,466 66	6,566 67	150,033 33	»	»	
6,000 »	»	6,000 »	»	»	
245,766 66	6,566 67	252,333 33	»	»	

NUMÉRO DES ARTICLES. LITTÉRA des développemens.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.		
		CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
	Report . . . . .	243,766 66	6,366 67	250,133 33
54	Commission des procédés nouveaux. — Frais de route et de séjour. . . . .	600 »	»	600 »
55	— — — — — Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc. . . . .	1,400 »	»	1,400 »
56	Commission des Annales des Travaux Publics. — Frais de route et de séjour. . . . .	1,100 »	»	1,100 »
57	— — — — — Publication du recueil, frais de bureau, etc. . . . .	3,900 »	»	3,900 »
	Total du chapitre III. . . . .	252,766 66	6,366 67	259,133 33
	<b>CHAPITRE IV.</b>			
	<b>CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE.</b>			
	Service d'exécution.			
	PREMIÈRE SECTION.			
	VOIES ET TRAVAUX.			
	<i>Trattemens et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>			
58	a. Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc. . . . .	110,000 »	»	170,160 »
	b. Constructions nouvelles et entretien des bâtimens et dépendances . . . . .	56,860 »		
	c. Indemnités, frais de déplacements, intérim et travail extraordinaire. . . . .	12,500 »		
	<i>Salaires des agents payés à la journée.</i>			
59	a. Surveillance et police de la route (surveillans, piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, gardes-signaux, gardes-excentriques, pontonniers, etc.) . . . . .	524,500 »	»	1,250,000 »
	b. Entretien ordinaire de la route, remplacement de billes et de rails, etc. (chefs-poseurs, terrassiers, poseurs, maçons, charpentiers, etc.) . . . . .	725,500 »		
	<i>Matériaux, engins, outils et ustensiles.</i>			
60	a. Remplacement de billes . . . . .	280,000 »	400,000 »	1,560,000 »
	b. Remplacement de rails et accessoires de la voie . . . . .	880,000 »		
	c. Remplacement de matériel fixe tenant à la voie . . . . .	74,000 »		
	d. Remplacement d'outils, ustensiles et objets divers . . . . .	26,000 »		
	<i>Travaux et fournitures.</i>			
61	a. Réparation des ouvrages d'art, du matériel fixe tenant à la voie, des stations, bâtimens et dépendances. . . . .	526,000 »	»	466,000 »
	b. Travaux d'amélioration. . . . .	140,000 »		
	Total de la 1 <sup>re</sup> section . . . . .	2,855,160 »	400,000 »	3,255,160 »

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanen- tes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
243,766 66	6,566 67	252,533 33	»	»	
600 »	»	600 »	»	»	
1,400 »	»	1,400 »	»	»	
1,100 »	»	1,100 »	»	»	
5,900 »	»	5,900 »	»	»	
252,766 66	6,566 67	259,333 33	»	»	
119,580 »	»	189,260 »	10,100 »	»	
57,610 »	»				
12,500 »	»				
748,100 »	»	1,473,500 »	223,500 »	»	
725,200 »	»				
500,000 »	270,000 »	1,709,000 »	549,000 »	»	
380,000 »	400,000 »				
153,000 »	»				
26,000 »	»				
423,000 »	»				
160,000 »	»	583,000 »	117,000 »	»	
5,284,560 »	670,000 »	5,954,560 »	699,400 »	»	

NUMÉRO DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.		
			CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
<b>DEUXIÈME SECTION.</b>					
<b>TRACTION ET ARSENAL.</b>					
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>					
62	a.	Traction. — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations; approvisionnement de combustibles et réception . . . . .	62,590 »	»	118,060 »
	b.	Arsenal. — Grandes réparations et renouvellement du matériel en général . . . . .	47,770 »		
	c.	Indemnités. — Frais de déplacement, intérim, travail extraordinaire . . . . .	7,900 »		
<i>Salaires des agents payés à la journée.</i>					
65	a.	Traction des convois (machinistes et chauffeurs) . . . . .	538,200 »	»	1,570,000 »
	b.	Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, wagons, etc., dans les stations . . . . .	447,200 »		
	c.	Grandes réparations du matériel en général de l'arsenal. . . . .	538,000 »		
	d.	Renouvellement et amélioration du matériel . . . . .	125,000 »		
	e.	Agents en service général (veilleurs, pompes, magasiniers, plontons, portiers, gardiens, manœuvres, etc.) . . . . .	301,600 »		
<i>Primes d'économie et de régularité.</i>					
64	a.	Pour économies constatées dans la consommation du coke . . . . .	50,000 »	»	50,000 »
	b.	Pour encourager la marche régulière des convois . . . . .	20,000 »		
<i>Combustibles et autres consommations pour la traction des convois.</i>					
65	a.	Combustible. — Houille, coke, bois d'allumage et fabrication éventuelle du coke . . . . .	1,406,000 »	250,000 »	1,776,000 »
	b.	Huile, suif, graisse et autres consommations . . . . .	126,000 »		
<i>Entretien, réparation et renouvellement du matériel.</i> (Matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses.)					
66	a.	Entretien, visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, wagons, matériel fixe, mobilier, etc. . . . .	1,130,000 »	»	1,300,000 »
	b.	Renouvellement du matériel . . . . .	200,000 »		
67	a.	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel. . . . .	275,000 »	»	275,000 »
Total de la 2 <sup>e</sup> section. . . . .			4,889,060 »	400,000 »	5,289,060 »
<b>TROISIÈME SECTION.</b>					
<b>MOUVEMENT ET TRAFIC.</b>					
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>					
68	a.	Mouvement. — Surveillance des convois; répartition des wagons; convoi des voyageurs et marchandises . . . . .	256,570 »	»	806,500 »
	b.	Trafic. — Surveillance du service; distribution des coupons; inscription des bagages et des marchandises; factage; pertes et avaries; relations internationales, etc. . . . .	536,050 »		
	c.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire et découchers des gardes-convois . . . . .	15,900 »		
Report . . . . .			806,500 »	»	806,500 »

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanents.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
72,360 »	»	153,860 »	15,800 »	»	
85,600 »	»				
7,900 »	»				
422,800 »	»	1,927,700 »	587,700 »	»	
510,500 »	»				
470,600 »	»				
152,300 »	»				
301,700 »	»	82,000 »	32,000 »	»	
55,000 »	»				
27,000 »	»	2,809,400 »	1,055,400 »	»	
2,488,200 »	»				
551,200 »	»	2,882,900 »	1,352,900 »	»	
1,917,600 »	»				
550,000 »	585,500 »				
275,000 »	»	275,000 »	»	»	
7,495,560 »	585,500 »	8,080,860 »	2,791,800 »	»	
256,500 »	»	940,000 »	133,500 »	»	
665,500 »	»				
18,000 »	»				
940,000 »	»	940,000 »	133,500 »	»	

NOMBRE DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.		
			CHARGES ordinaires et perman- entes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		Report . . . . .	806,300 »	»	806,300 »
		<i>Salaire des agents payés à la journée et manœuvres.</i>			
69	a.	Chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagage, etc. . . . .	633,000 »	»	1,066,400 »
	b.	Formation des convois; nettoyage des voitures et bureaux; portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc. . . . .	410,900 »	»	
	c.	Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords. . .	20,500 »	»	
		<i>Frais d'exploitation.</i>			
70	a.	Éclairage des stations, gares, bureaux, salles d'attente et chauffage. . . . .	178,730 »	»	286,000 »
	b.	Consommations diverses . . . . .	87,230 »	»	
	c.	Loyers de locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes. . . . .	10,000 »	»	
	d.	Usage de la station d'Herbesthal et quote-part des dépenses du personnel des convois rhénans. . . . .	10,000 »	»	
71	°	Camionnage. — Prise et remise à domicile des marchandises.	240,000 »	»	240,000 »
72	°	Pertes et avaries. — Indemnités aux ayants droit et frais d'expertise. . . . .	40,000 »	»	40,000 »
		Total de la 3 <sup>e</sup> section. . . . .	2,458,900 »	»	2,458,900 »
		QUATRIÈME SECTION.			
		TÉLÉGRAPHES.			
73	°	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	70,000 »	»	70,000 »
74	°	Salaire des agents payés à la journée . . . . .	18,000 »	»	18,000 »
75	°	Entretien des lignes et des appareils, mobilier et consommations diverses. . . . .	15,000 »	»	15,000 »
		Total de la 4 <sup>e</sup> section . . . . .	103,000 »	»	103,000 »
		CINQUIÈME SECTION.			
		SERVICE EN GÉNÉRAL. — CHEMINS DE FER ET TÉLÉGRAPHES.			
		<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>			
76	a.	Conservation des approvisionnements et délivrance aux dépôts. . . . .	9,400 »	»	28,330 »
	b.	Constatacion des quantités et réception des approvisionnements . . . . .	6,130 »	»	
	c.	Vérification des magasins et des inventaires. . . . .	11,500 »	»	
	d.	Indemnités. Frais de déplacements. . . . .	1,300 »	»	
		A reporter . . . . .	28,330 »	»	28,330 »

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
940,000 »	»	940,000 »	155,500 »	»	
792,000 »	»	1,541,000 »	274,600 »	»	
528,000 »	»				
21,000 »	»				
292,400 »	»	401,600 »	115,600 »	»	
84,200 »	»				
10,000 »	»				
15,000 »	»				
294,000 »	»	294,000 »	54,000 »	»	
60,000 »	»	60,000 »	20,000 »	»	
3,036,600 »	»	3,036,600 »	597,700 »	»	
85,000 »	»	85,000 »	15,000 »	»	
20,000 »	»	20,000 »	2,000 »	»	
20,000 »	»	20,000 »	5,000 »	»	
123,000 »	»	123,000 »	20,000 »	»	
50,000 »	»	69,000 »	40,430 »	»	
6,300 »	»				
8,300 »	»				
4,000 »	»				
69,000 »	»	69,000 »	40,430 »	»	

NUMÉRO DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.		
			CHARGES ordinaires et perma- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		Report . . . . .	28,530 »	»	28,530 »
		<i>Salaires des agents payés à la journée.</i>			
77	a.	Entretien et classement des approvisionnements et délivrance aux dépôts, etc. . . . .	17,000 »	»	30,000 »
	b.	Déchargement, pesage, comptage et mesurage des approvisionnements présentés en réception. — Confection de la graisse jaune et des paniers à coke . . . . .	13,000 »	»	
78	»	Matériel et fournitures de bureau. — Papiers, impressions, publications, mobilier et fournitures de bureau, frais de loyers, menues dépenses. . . . .	150,000 »	»	150,000 »
79	»	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration . . . . . (Les crédits pour traitements (art. 58, 62, 68 et 76) peuvent être transférés d'un article à l'autre, selon les besoins de la réorganisation des services.)	10,000 »	»	10,000 »
		Total de la 5 <sup>e</sup> section . . . . .	218,530 »	»	218,530 »
		SIXIÈME SECTION.			
		RÉGIE.			
80	a.	Traitements. . . . .	53,000 »	»	56,500 »
	b.	Indemnités et déplacements . . . . .	3,500 »	»	
81	»	Frais de bureau et de loyer . . . . .	3,500 »	»	3,500 »
		Total de la 6 <sup>e</sup> section. . . . .	40,000 »	»	40,000 »
		SEPTIÈME SECTION.			
		POSTES.			
		<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>			
82	a.	Inspection, surveillance et contrôle . . . . .	54,250 »	»	520,000 »
	b.	Bureaux de perception et de distribution. . . . .	403,000 »	»	
	c.	Bureaux ambulants . . . . .	60,770 »	»	
85	»	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes. . . . .	713,000 »	»	713,000 »
		<i>Transport des dépêches.</i>			
84	a.	Malles-estafettes et ordinaires desservies par les maîtres de poste . . . . .	71,000 »	»	300,000 »
	b.	Entreprises spéciales pour le transport des dépêches. . . . .	120,000 »	»	
	c.	Subsides et indemnités à des entrepreneurs de messageries et autres personnes chargées du transport des dépêches. . . . .	59,000 »	»	
	d.	Frais de passage d'eau, d'entreposage de dépêches, de remplacements de facteurs et autres menues dépenses. . . . .	50,000 »	»	
85	e.	Entretien et construction de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer. . . . .	20,000 »	»	163,000 »
	»	Matériel. — Papiers, impressions, publications, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, menues dépenses. . . . .	163,000 »	»	
		Total de la 7 <sup>e</sup> section. . . . .	1,700,000 »	»	1,700,000 »

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
69,000 »	»	69,000 »	40,450 »	»	
17,000 »	»	23,800 »	»	4,200 »	
8,800 »	»				
180,000 »	51,300 »	231,300 »	61,500 »	»	
10,000 »	»	10,000 »	»	»	
284,800 »	51,300 »	336,100 »	101,950 »	4,200 »	
53,000 »	»	56,300 »	»	»	
3,300 »	»				
5,300 »	»	3,300 »	»	»	
40,000 »	»	40,000 »	»	»	
54,250 »	»	560,000 »	40,000 »	»	
443,000 »	»				
60,770 »	»				
793,000 »	»	793,000 »	78,000 »	»	
71,000 »	»	565,000 »	63,000 »	»	
143,000 »	»				
64,000 »	»	365,000 »	63,000 »	»	
63,000 »	»	187,000 »	22,000 »	»	
20,000 »	»				
187,000 »	»	187,000 »	22,000 »	»	
1,903,000 »	»	1,903,000 »	203,000 »	»	

NUMÉRO DES ARTICLES.	LITTÉRA des développements	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1886.		
			CHARGES ordinaires et perman- nentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		<b>Récapitulation du chapitre IV.</b>			
		1 <sup>re</sup> section. — Voies et travaux . . . . .	2,833,160 »	400,000 »	3,233,160 »
		2 <sup>e</sup> — Traction et arsenal. . . . .	4,889,060 »	400,000 »	5,289,060 »
		3 <sup>e</sup> — Mouvement et trafic . . . . .	2,458,900 »	»	2,458,900 »
		4 <sup>e</sup> — Télégraphes . . . . .	103,000 »	»	103,000 »
		5 <sup>e</sup> — Service en général (chemins de fer et télé- graphes . . . . .	218,550 »	»	218,550 »
		6 <sup>e</sup> — Régie. . . . .	40,000 »	»	40,000 »
		7 <sup>e</sup> — Postes . . . . .	1,700,000 »	»	1,700,000 »
		Total du chapitre IV. . . . .	12,244,670 »	800,000 »	13,044,670 »
		<b>CHAPITRE V.</b>			
		<b>PENSIONS.</b>			
86	»	Premier terme des pensions conférées à des fonctionnaires et employés ressortissant au Ministère des travaux Publics.	7,000 »	»	7,000 »
		Total du chapitre V. . . . .	7,000 »	»	7,000 »
		<b>CHAPITRE VI.</b>			
		<b>SECOURS.</b>			
87	»	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension . . . . .	5,000 »	»	5,000 »
		Total du chap. VI. . . . .	5,000 »	»	5,000 »
		<b>CHAPITRE VII.</b>			
		<b>DÉPENSES IMPRÉVUES.</b>			
88	»	Dépenses imprévues non libellées au budget . . . . .	18,000 »	»	18,000 »
		Total du chap. VII. . . . .	18,000 »	»	18,000 »
		<b>RÉCAPITULATION.</b>			
Chapitres.		I. Administration centrale . . . . .	680,600 »	23,000 »	703,600 »
		II. Ponts et chaussées . . . . .	4,316,978 41	1,133,088 57	5,450,066 98
		III. Mines. . . . .	252,766 66	6,566 67	259,333 33
		IV. Chemins de fer. — Postes. — Télégraphes. — Régie. . . . .	12,244,670 »	800,000 »	13,044,670 »
		V. Pensions . . . . .	7,000 »	»	7,000 »
		VI. Secours . . . . .	5,000 »	»	5,000 »
		VII. Dépenses imprévues . . . . .	18,000 »	»	18,000 »
		Totaux . . . . . fr.	17,723,015 07	1,984,633 24	19,707,670 31

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1856.			DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanen- tes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
5,284,560 »	670,000 »	5,954,560 »	699,400 »	»	
7,498,860 »	583,500 »	8,080,860 »	2,791,800 »	»	
3,036,600 »	»	3,036,600 »	597,700 »	»	
123,000 »	»	123,000 »	20,000 »	»	
284,800 »	31,500 »	316,500 »	101,950 »	4,200 »	
40,000 »	»	40,000 »	»	»	
1,903,000 »	»	1,903,000 »	203,000 »	»	
16,169,520 »	1,286,800 »	17,456,520 »	4,413,830 »	4,200 »	
Augmentation. . . . . fr.			4,411,630 »		
7,600 »	»	7,000 »	»	»	
7,000 »	»	7,000 »	»	»	
7,000 »	»	7,000 »	2,000 »	»	
7,000 »	»	7,000 »	2,000 »	»	
18,000 »	»	18,000 »	»	»	
18,000 »	»	18,000 »	»	»	
716,100 »	23,000 »	741,100 »	55,500 »	»	
3,226,203 57	1,295,599 57	6,519,803 14	903,653 16	33,900 »	
232,766 66	6,366 67	239,533 33	»	»	
16,169,520 »	1,286,800 »	17,456,520 »	4,413,830 »	4,200 »	
7,000 »	»	7,000 »	»	»	
7,000 »	»	7,000 »	2,000 »	»	
18,000 »	»	18,000 »	»	»	
22,596,592 23	2,611,966 24	23,008,338 47	3,538,988 16	60,100 »	
Augmentation. . . . . fr.			3,293,888 16		

## ANNEXE B.

*Redevances des chemins de fer concédés, pour surveillance de la construction,  
de l'entretien et de l'exploitation.*

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES CONCESSIONS.	MONTANT des redevances EN 1855.	MONTANT des redevances EN 1856.	Observations.	
1	Namur à Liège . . . . .	2,000	2,000	Achevés avant 1855.	
2	Manage à Mons . . . . .	1,200	1,200		
3	Carrières de Soignies . . . . .	100	100		
4	Id. de Quecast . . . . .	200	200		
5	Anvers à Gand. . . . .	800	800		
6	Haut et bas Flénu . . . . .	500	500		
7	Saint-Ghislain . . . . .	400	400		
8	Charleroy à Erquelines . . . . .	1,200	1,200		
9	Entre-Sambre-et-Meuse . . . . .	1,000	1,000		
10	Audenarde à Gand. . . . .	2,000	2,000		Achevés en 1855.
11	Charleroy à Louvain. . . . .	6,000	1,200		
12	Dendre et Waes. . . . .	15,000	15,000		
13	Anvers à Rotterdam . . . . .	2,000	500	Id.	
14	Pepinster à Spa . . . . .	1,500	600	Id.	
15	Centre vers Erquelines . . . . .	2,000	2,000		
16	Lierre à Turnhout. . . . .	2,000	500	Id.	
17	Mons à Haumont . . . . .	3,000	3,000		
18	Manage à Wavre . . . . .	3,000	1,000	Id.	
19	Hasselt vers Maestricht . . . . .	3,000	3,000		
20	Grand Luxembourg . . . . .	10,000	10,000		
21	Tamines à Landen et Groenendael à Nivelles. . . . .	4,000	4,000		
22	Flandre occidentale . . . . .	8,000	8,000		
23	Morialmé à Châtelineau . . . . .	1,500	350	Id.	
	Totaux . . . . .	70,000	(a) 58,550	(a) Il faudra ajouter à la somme de 58,550 fr. les redevances qu'auront à payer les concessions qui seront accordées pendant l'exercice 1856.	

## ANNEKE C.

*Routes en construction ou décrétées.*

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT approximatif DE LA DÉPENSE à charge DE L'ÉTAT.
Achèvement de la route de Wavre à Huy (partie située dans le Brabant) . . .	100,000
— de Deerlyk à Caester . . . . .	75,000
— d'Achel, par Lille-Saint-Hubert, à Peer. . . . .	40,000
— de Poelcappelle à Essen. . . . .	80,000
— de Huy à Wavre (partie située dans la province de Liège). . . . .	123,000
— de Gerlone à Charleville. . . . .	76,000
— d'Ypres vers Bailleul. . . . .	30,000
— de Rimpst à Hallembaye. . . . .	100,000
— d'Eghezée à la Sambre. . . . .	29,000
— de Wavre à Hannut . . . . .	30,000
— de Ninove à Hal . . . . .	110,000
— de Bloemendaele à Zedelghem . . . . .	35,000
— de Huy à Stavelot. . . . .	250,000
— d'Ingelmunster à Vive-Saint Eloy. . . . .	30,000
— du Val-Benoit à Hody. . . . .	45,000
— de Rochefort par Wellin à Gribelle . . . . .	230,000
Route de Wetteren à Oombergen. . . . .	194,000
Hamont à la route de Hasselt à Bois-le-Duc, vers Lommel (par Overpelt et Neerpelt) . . . . .	98,000
Goé à Eupen, par Membach . . . . .	50,000
Pavage des deux embranchements partant du prolongement de la rue de la Loi, à Bruxelles, et aboutissant aux routes de Louvain et de Wavre. . . . .	115,000
Barvaux à la route de Marche à Terwagne vers Gros-Chêne. . . . .	215,000
Hoogstraeten vers Breda . . . . .	120,000
TOTAL. . . . . fr.	2,277,000

## ANNEXE D.

*Modifications proposées au budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1856, en ce qui concerne le service des travaux hydrauliques.*

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.
	SECTION III.		
	CANAUX ET RIVIÈRES ; BACS ET BATEAUX DE PASSAGE ; POLDERS.		
11	Canal de Gand au Sas de Gand. <i>A.</i> Crédit à demander pour le renouvellement du pont tournant du Tolhuys, à Gand. . . . .	7,000 "	"
	<i>B.</i> Crédit à demander pour le renouvellement du quai établi sur la rive gauche en amont du pont de Meulestede. . . . .	1,600 "	"
12	Canal de Maestricht à Bois-le-Duc. <i>A.</i> Majoration des crédits demandés pour travaux d'entretien (de 20,500 à 26,961 francs) . . . . .	6,461 "	"
	<i>B.</i> Crédit à demander pour la reconstruction des bajoyers de l'écluse n° 18, à Bocholt. . . . .	70,000 "	"
	<i>C.</i> Suppression des crédits demandés pour la dérivation de l'Aa et la reconstruction partielle des têtes du syphon de l'Aa, à Bocholt . . . . .	"	12,000 "
14	Sambre canalisée. <i>A.</i> Suppression du crédit demandé pour la continuation, sur 200 mètres de longueur, des murs du quai de la dérivation amont de l'écluse n° 11, à Charleroy. . . . .	"	20,000 "
15	Canal de Charleroy à Bruxelles. <i>A.</i> Crédit à demander pour la liquidation éventuelle des sommes à payer, dans le but d'activer la navigation, à l'entrepreneur du halage des bateaux, lorsque, par périodes de dix jours consécutifs, le nombre de bateaux passés en descente à la 54 <sup>e</sup> écluse, s'élève en moyenne, à plus de vingt bateaux par jour . . .	20,000 "	"
24	Canal de Gand à Ostende. <i>A.</i> Majoration du crédit demandé pour l'entretien de la partie du canal approfondie entre la porte de Damme et la Grille de Fer, à Bruges (de 1,000 à 4,000 francs). . . . .	3,000 "	"
	<i>B.</i> Suppression du crédit demandé pour le renouvellement d'une paire de portes d'aval de l'écluse de la porte de Damme, à Bruges . . . . .	"	5,000 "
	<i>C.</i> Crédit à demander pour l'enlèvement d'atterrissements aux abords du pont de Stalhille et au hameau de Nieuweghe . . . . .	5,000 "	"
	A reporter. . . . .	113,061 "	37,000 "

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.
	Report. . . . .	113,061 "	37,000 "
26	Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.		
	<i>A.</i> Crédit à demander pour la démolition et la reconstruction des plates-formes en briques des ponts tournants de la 1 <sup>re</sup> section. . . . .	1,600 "	"
	<i>B.</i> Crédit à demander pour l'abaissement des pivots des ponts tournants n° 6 et 7. . . . .	300 "	"
	<i>C.</i> Réduction du crédit demandé pour renouvellement des bermes en fascinages des bassins de Lille-Saint-Hubert, de Neerpelt et de Lommel (de 4,000 à 3,000 francs, à cause de l'ajournement du renouvellement des bermes du bassin de Lommel). . . . .	"	1,000 "
	<i>D.</i> Suppression du crédit demandé pour le renouvellement d'une partie des tunages sur les talus intérieurs des digues de la 1 <sup>re</sup> section. . . . .	"	7,500 "
	<i>E.</i> Réduction du crédit demandé pour la consolidation des digues dans les hauts remblais de la 1 <sup>re</sup> section (de 21,300 à 6,000 francs) . . . . .	"	15,300 "
	<i>F.</i> Majoration du crédit demandé pour la construction d'un bassin au pont n° 3 (de 4,000 à 5,000 fr.).	400 "	"
	<i>G.</i> Crédit à demander pour la construction d'une maison de garde-digues le long de la 1 <sup>re</sup> section. . . . . (La maison de garde-digues à construire au moyen du crédit de 2,600 francs, déjà demandé, doit être établie le long de la 2 <sup>e</sup> section.)	3,000 "	"
	<i>H.</i> Crédit à demander pour l'établissement de glissières en fer sur supports en fonte aux ponts tournants de la 1 <sup>re</sup> section . . . . .	2,600 "	"
29	Moervaert.		
	<i>A.</i> Crédit à demander pour la construction d'une maison éclusière, à Daeknam . . . . .	2,500 "	"
30	Canal de dérivation de la Lys de Deynze à la mer du Nord.		
	<i>A.</i> Crédit à demander pour l'établissement d'estacades au pont de Landegem. . . . .	2,500 "	"
32	Canal de Liège à Maestricht.		
	<i>A.</i> Majoration du crédit demandé pour travaux d'entretien ordinaire tant en Belgique que dans les Pays-Bas (de 29,930 à fr. 36,986,16) . . . . .	7,056 16	"
	<i>B.</i> Majoration du crédit demandé pour travaux d'amélioration et ouvrages imprévus (de 7,000 à 14,000 fr.).	7,000 "	"
	<i>C.</i> Crédit à demander pour renouvellement de la charpente des ponts n° 2, 6, 11 et 13. . . . .	7,000 "	"
	<i>D.</i> Crédit à demander pour l'établissement des gardes-corps, à quatre des pontceaux établis sur la rigole d'écoulement des eaux de filtration du canal . . . . .	311 "	"
		147,328, 16	60,800 "

## ANNEXE E.

*Modifications proposées au budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1856. en ce qui concerne le service des ports et côtes.*

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	Augmentation.	Diminution.
SECTION IV. PORTS ET CÔTES.			
39	Port d'Ostende.		
	A. Crédit à demander pour l'amélioration du canal d'écoulement des eaux de la wateringue de Camerlynck et Vladeloo-Ambacht, et pour le redressement du lit du canal sur 140 mètres de longueur en amont du siphon du Contredam (arrière port d'Ostende) . . . . .	5,000	»
	B. Suppression du crédit demandé pour la continuation des travaux de prolongement, en maçonnerie, du quai des bateaux à vapeur . . . . .	»	52,000
	C. Majoration du crédit demandé pour la restauration de la grande digue de mer (de 40,000 à 70,000 francs) . . . . .	30,000	»
	D. Réduction du crédit demandé pour la reconstruction d'une seconde partie de l'estacade à claire-voie, le long de l'ouvrage à couronne, vis-à-vis le quai des bateaux à vapeur et de quelques triangles entre cette estacade et l'écluse dite : <i>Militaire</i> (de 42,000 à 22,000 francs, par suite de ce que, au lieu de 78 mètres de longueur, il n'y a plus que 56 mètres de longueur d'estacade à renouveler) . . . . .	»	20,000
	E. Crédit à demander pour la reconstruction d'une partie de l'estacade d'Est, sur 44 mètres de longueur, en deça de la partie renouvelée, en 1852, à l'endroit dit : <i>Grand-Ham</i> . . . . .	20,000	»
	F. Majoration du crédit demandé pour la construction d'un revêtement en moellons et briques, avec fondation en charpente, de la partie formant musoir des rives du môle, entre les écluses de chasse, sur 55 mètres de longueur (de 9,000 à 11,000 francs). . . . .	2,000	»
40 nouveau.	Crédit à demander pour la construction d'une phare de premier ordre (première moitié de la dépense) . . . . .	112,500	»
42	Côte de Blankenberghe.		
	A. Au litt. C de cet article, supprimer les mots : « <i>Continuation des</i> » et « <i>deuxième partie.</i> »		
		169,500	72,000

ANNEXE F.

*Modifications proposées au budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1856.*

CHAPITRE II.

ART. 44. *Traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées. — Frais de bureau et de déplacement. . . . .*

*A. Le montant des traitements des ingénieurs et conducteurs attachés à l'école spéciale du génie civil fut transféré, par la Législature, à partir de l'exercice 1851, du budget du Département des Travaux Publics à celui du Département de l'Intérieur.*

Aux termes de l'art. 5 de l'arrêté royal, du 26 janvier 1850, organique du service et du corps des ponts et chaussées, les ingénieurs et conducteurs, dont il s'agit, participent à l'avancement avec les autres membres du corps des ponts et chaussées. — Par application de cet article, il a été accordé, en 1855, une promotion à l'ingénieur Boudin. — L'augmentation de dépense résultant de cette promotion étant de 600 francs, il y a lieu de suivre, en ce qui concerne cette somme, la même marche que celle qui a été adoptée à l'égard de la dépense principale, en opérant un transfert du budget du Département des Travaux Publics à celui du Département de l'Intérieur.

*B. La province de Brabant paye à l'Etat, du chef de son abonnement pour le service des ponts et chaussées, une somme annuelle de fr. 6,787-12; mais elle rétribue, en outre, deux conducteurs à raison de 4,000 francs, qu'elle a mis à la disposition de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui en dispose indistinctement pour le service provincial et pour le service de l'Etat. Le chiffre de l'abonnement se trouve par ce fait augmenté de 4,000 francs. La députation permanente du conseil provincial a offert de liquider cette somme comme la somme principale au profit du trésor public, si le Département des Travaux Publics consentait à admettre définitivement au service de l'Etat les deux conducteurs dont il s'agit.*

CHARGES ORDINAIRES et permanentes.	
Diminutions.	Augmentations
	600
A reporter . . . . .	600

CHARGES ORDINAIRES et permanentes.	
Diminutions.	Augmentations.
Report . . . . .	600      „
Cette mesure devant avoir pour résultat de rétablir l'unité dans le service de la direction des ponts et chaussées de la province de Brabant, il a paru utile d'accepter l'offre de la députation permanente du conseil provincial. Il y aurait donc lieu d'augmenter l'allocation demandée pour le personnel du corps des ponts et chaussées d'une somme de . . .	„      4,000
Mais, par contre, il serait porté une somme égale, à titre de recette, au budget des voies et moyens de manière que l'opération se réduirait, en définitive, à un simple virement de fonds.	
TOTAUX. . . . . fr.	600      4,000

ART. 45. *Traitements et indemnités des chefs de bureau et commis, des éclusiers, pontonniers, gardes ponts à-bascule et autres agents subalternes des ponts et chaussées.*

*A.* Indépendamment des deux conducteurs, dont il est parlé à l'article précédent, la province de Brabant rétribue encore, à raison de 6,100 francs, quatre agents attachés aux bureaux de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées qui passeraient aussi au service de l'Etat. — Cette somme serait portée, également comme celle de 4,000 francs, mentionnée plus haut au budget des dépenses et à celui des voies et moyens . . . . .

*B.* Le pont fixe établi sur la Dendre, à Grammont, a été démoli et remplacé par un pont mobile dans l'intérêt de la navigation. La manœuvre de ce nouveau pont nécessitera le concours d'un agent dont le traitement sera fixé à . . . . .

*C.* Une écluse a été établie sur la Durme à Dacknam, au confluent du Moervaert et de Juidlieve, dans le but d'obvier aux inondations dont souffre la vallée du Moervaert. La manœuvre de cette écluse exigera le concours d'un agent dont le traitement sera fixé à . . . . .

*D.* Deux barrages avec écluses à sas ont été établis sur la Meuse, l'un à Liège, près de la fonderie de canons,

A reporter. . . . .

„	6,100
„	400
„	400
„	6,900

		CHARGES ORDINAIRES et permanentes.	
		Diminutions.	Augmentations.
	Report . . . . .	"	6,900
l'autre à Jemeppe. La manœuvre de ces deux barrages exigera le concours de six agents, savoir :			
	1 éclusier, à . . . . .		300
	1 — à . . . . .		1,000
	4 aides-éclusiers, à 600 francs .		2,400
	<u>Fr. 3,700. . . . .</u>	"	3,700
<i>E.</i> Les travaux de construction de la 3 <sup>e</sup> section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, seront terminés au mois d'octobre 1856. Il sera nécessaire, par conséquent, de nommer, à partir de cette époque, les agents chargés de la manœuvre des ouvrages d'art, ainsi que de la police de la navigation, savoir :			
	6 éclusiers, à 600 francs . . . . . fr.		3,600
	18 pontonniers, à 400 francs. . . . .		7,200
	5 gardes-canal, à 500 francs. . . . .		1,500
	<u>Fr. 12,300</u>		
	Un quart pour le 4 <sup>e</sup> trimestre 1856, ci . . . . .	"	3,075
<i>F.</i> Par suite des travaux d'élargissement du canal de Charleroy à Bruxelles, la nomination des agents chargés de la manœuvre de deux nouvelles écluses et de trois nouveaux ponts, donne lieu à l'augmentation de dépense suivante :			
	1 éclusier, à . . . . . fr.		750
	1 — à . . . . .		600
	3 pontonniers à 400 francs. . . . .		1,200
	<u>Fr. 2,550. . . . .</u>	"	2,550
Il y aura lieu, en outre, d'augmenter les traitements des agents préposés à la manœuvre des écluses n <sup>os</sup> 3 à 8, dont les dimensions seront égales à celles de la Sambre, circonstance qui exigera de la part des préposés un surcroît de travail. . . . .			
		"	900
<i>G.</i> Les trois ponts de Knoucke sur l'Yser, de Hoegbrugge sur le Moerdyck et de Warebrugge sur le même			
	A reporter . . . . .	"	17,125

cours d'eau, étaient affermés ; mais les fermiers n'ont plus voulu continuer leur baux après le 31 décembre 1855. L'administration a résolu de faire exécuter la manœuvre des deux derniers ponts à ses frais, et d'accorder pour le service du pont de Knoucke une indemnité de 50 francs indépendamment de la recette, à l'ancien fermier. — La dépense à laquelle il y aura lieu de pourvoir par suite de ces circonstances, s'élève à . . . . .

Report . . . . .

TOTAL . . . . . fr.

CHARGES ORDINAIRES et permanentes.	
Diminutions.	Augmentations.
»	17,125
»	185
»	17,310

ANNEXE G.

---

## CHAPITRE IV.

**CHEMIN DE FER, POSTES, TÉLÉGRAPHES, RÉGIE.**

---

RÉVISION DU BUDGET DE L'EXERCICE 1856.

Numéros des articles.	Littéra des développements.	<b>DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.</b>
<b>CHAPITRE IV.</b>		
<b>CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE.</b>		
<b>SERVICE D'EXÉCUTION.</b>		
<b>PREMIÈRE SECTION.</b>		
<b>VOIES ET TRAVAUX.</b>		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>		
58	a.	Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc. . . . .
	b.	Constructions nouvelles et entretien des bâtiments et dépendances . . . . .
	c.	Indemnités, frais de déplacement, intérim et travail extraordinaire. . . . .
<i>Salaire des agents payés à la journée.</i>		
59	a.	Surveillance et police de la route (surveillants, piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, gardes-signaux, gardes-excentriques, pontonniers, etc.) . . . . .
	b.	Entretien ordinaire de la route, remplacement de billes et de rails, etc. (chefs-poseurs, terrassiers, poseurs, maçons, charpentiers, etc.). . . . .
<i>Matériel, engins, outils et ustensiles.</i>		
60	a.	Remplacement de billes . . . . .
	b.	— de rails et accessoires de la voie. . . . .
	c.	— de matériel fixe tenant à la voie. . . . .
	d.	— d'outils, ustensiles et objets divers . . . . .
<i>Travaux et fournitures.</i>		
61	a.	Réparation des ouvrages d'art, de la route, des stations, bâtiments et dépendances . . . . .
	b.	Travaux d'amélioration . . . . .
Total de la 1 <sup>re</sup> section. . . . . fr.		
<b>DEUXIÈME SECTION.</b>		
<b>TRACTION ET ARSENAL.</b>		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>		
62	a.	<i>Traction.</i> — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations; approvisionnement de combustibles et réception. . . . .
	b.	<i>Arsenal.</i> — Grandes réparations et renouvellement du matériel en général. . . . .
	c.	<i>Indemnités.</i> — Frais de déplacement, intérim, travail extraordinaire. . . . .
A reporter. . . . .		

CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 1856.			DÉPENSES effectuées EN 1855.	DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		Augmentation.	Diminution.	
119,330						
57,610	»	189,260	179,160	(a) 10,100	»	(a) Transfert de l'article suivant (Salaires) pour régulariser la position de douze agents faisant fonctions de commis.
12,500						
748,100	»	1,473,500	1,263,000	208,500	»	Dépense en 1855 . . . . . fr. 1,263,000 Majoration des salaires de fr. 1-60 à fr. 1-60 . . . . . 19,400 Dendre et Waes . . . . . 152,000 Régularisation d'imputation (Est) . . . . . 20,000 Augmentation du personnel entre Braine et Namur . . . . . 27,000 1,483,400 Dont à déduire pour transfert à l'article précédent (Traitements) . . . . . 10,100 Fr. 1,473,300
723,200						
300,000	270,000					
580,000	400,000	1,700,000	1,360,000	340,000	»	Dépense en 1855 . . . . . fr. 1,360,000 Remplacement extraordinaire de billes . . . . . 290,000 Renouvellement de plate-formes, excentriques, etc. . . . . 45,500 Dendre et Waes (Etablissement de signaux) . . . . . 13,500 Fr. 1,709,000
133,000	»					
26,000	»					
425,000	»	585,000	553,000	48,000	»	Dépense en 1855 . . . . . fr. 535,000 Extension des travaux d'entretien et d'amélioration . . . . . 10,000 Dendre et Waes { Entretien des terrassements, ensablement, etc. 23,000 } Appareils d'éclairage au gaz, conduits, etc. . . . . 13,000 } 38,000
160,000	»					
3,284,360	670,000	3,954,360	3,559,160	613,400	»	Fr. 583,000
72,560						
53,600	»	155,860	118,060	43,800	»	Dépenses en 1855 . . . . . fr. 118,060 Transfert de l'article suivant (Salaires) pour régulariser la position de dix-huit agents faisant fonctions de commis . . . . . 15,800 Fr. 133,860
7,900						
133,860	»	155,860	118,060	43,800	»	

Numéros des articles.	Littéra des développements.	<b>DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.</b>
		Report . . . . .
		<i>Salaires des agents payés à la journée.</i>
65	a.	Traction des convois (machinistes et chauffeurs) . . . . .
	b.	Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, wagons, etc., dans les stations.
	c.	Grandes réparations du matériel en général, à l'arsenal. . . . .
	d.	Renouvellement et amélioration du matériel . . . . .
	e.	Agents en service général (veilleurs, pompeurs, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, manœuvres, etc.).
		<i>Primes d'économie et de régularité.</i>
64	a.	Pour économies constatées dans la consommation du coke. . . . .
	b.	Pour encourager la marche régulière des convois . . . . .
		<i>Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois.</i>
65	a.	Combustibles. — Houille, coke, bois d'allumage et fabrication éventuelle du coke. . . . .
	b.	Huile, suif, graisse et autres consommations. . . . .
		<i>Entretien, réparation et renouvellement du matériel.</i>
		<b>(Matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses.)</b>
66	a.	Entretien, visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, wagons, matériel fixe, mobilier, etc. . . . .
	b.	Renouvellement du matériel . . . . .
67	"	Redevances aux Compagnies pour l'usage de leur matériel . . . . .
		Total de la 2 <sup>e</sup> section . . . . . fr.
		<b>TROISIÈME SECTION.</b>
		<b>MOUVEMENT ET TRAFIC.</b>
		<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>
68	a.	<i>Mouvement.</i> —Surveillance des convois ; répartition des wagons ; convoyage des voyageurs et des marchandises
	b.	<i>Trafic.</i> — Surveillance du service ; distribution des coupons ; inscription des bagages et des marchandises ; factage ; pertes et avaries ; relations internationales, etc. . . . .
	c.	<i>Indemnités.</i> — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire et découchers des gardes-convois. . . . .
		<i>Salaires des agents payés à la journée et manœuvres.</i>
69	a.	Chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagages, etc. . . . .
	b.	Formation des convois ; nettoyage des voitures et bureaux ; portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc.
	c.	Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords . . . . .
		A reporter. . . . .

CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 1856			DÉPENSES effectuées EN 1855.	DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		Augmentation.	Diminution.	
153,860	"	153,860	118,060	15,800	"	
422,800						
510,500						
470,600	"	1,927,700	1,717,000	210,700	"	Dépense en 1855 . . . . . fr. 1,717,000 Dendre et Waes (76 kilomètres) . . . . . 197,500 Augmentation du salaire des ma- chinistes et ouvriers de métier . . . . . 29,000 1,943,500
152,500						Dont à déduire le transfert à l'article précédent . . . . . 15,800
391,700						Fr. 1,927,700
55,000	"	82,000	82,000	"	"	
27,000						
2,438,200	"	2,809,400	2,435,000	374,400	"	Dépense en 1855 . . . . . fr. 2,435,000 Dendre et Waes . . . . . 290,000 Extension du service . . . . . 84,400 Fr. 2,809,400
531,200						
1,917,600	"	2,852,900	2,060,000	792,900	"	Dépense en 1855 . . . . . fr. 2,060,000 Dendre et Waes . . . . . 290,000 Renouvellement extraordinaire . . . . . 502,900 Fr. 2,852,900
550,000	588,500					
275,000	"	275,000	275,000	"	"	
7,495,860	588,500	8,080,860	6,687,000	1,595,800	"	
286,500	"					Dépense en 1855 . . . . . fr. 510,000 Transfert pour régulariser la po- sition de cinquante-huit agents fai- sant fonctions de commis et vingt faisant fonctions de facteur . . . . . 63,000 Personnel de bureau et des con- vois pour l'exploitation de Dendre et Waes . . . . . 35,000 Pour régularisations et promo- tions . . . . . 29,000 Fr. 940,000
665,500	"	940,000	810,000	150,000	"	
18,000	"					
792,000	"					Dépense en 1855 . . . . . fr. 1,253,000 Dendre et Waes . . . . . 38,000 Extension du trafic et augmenta- tion de salaires . . . . . 113,000 1,404,000
528,000	"	1,541,000	1,255,000	286,000	"	Dont à déduire le transfert à l'article précédent . . . . . 63,000
21,000	"					Fr. 1,341,000
2,281,000	"	2,281,000	2,065,000	218,000	"	

Numéros des articles.	Littéra des développements.	<b>DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.</b>
		Report. . . . .
		<i>Frais d'exploitation.</i>
70	a.	Éclairage des stations, gares, bureaux, salles d'attente et chauffage. . . . .
	b.	Consommations diverses . . . . .
	c.	Loyers de locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes. . . . .
	d.	Usage de la station d'Herbesthal et quote-part des dépenses du personnel des convois rhénans. . . . .
71	"	<i>Camionnage.</i> — Prise et remise à domicile des marchandises. . . . .
72	"	<i>Pertes et avaries.</i> — Indemnités aux ayants droit et frais d'expertise. . . . .
		Total de la 5 <sup>e</sup> section . . . . . fr.
		<b>QUATRIÈME SECTION.</b>
		<b>TÉLÉGRAPHES.</b>
75	"	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . . .
74	"	Salaires des agents payés à la journée . . . . .
78	"	Entretien des lignes et des appareils, mobilier et consommations diverses. . . . .
		Total de la 4 <sup>e</sup> section . . . . . fr.
		<b>CINQUIÈME SECTION.</b>
		<b>SERVICE EN GÉNÉRAL. — CHEMINS DE FER ET TÉLÉGRAPHES.</b>
		<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>
76	a.	Service des approvisionnements. — Magasin central. — Dépôts. . . . .
	b.	Constatations des quantités et réception des approvisionnements . . . . .
	c.	Vérification des magasins et des inventaires. . . . .
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, etc. . . . .
		<i>Salaires des agents payés à la journée.</i>
77	a.	Entretien et classement des approvisionnements et délivrance aux dépôts, etc. . . . .
	b.	Déchargement, pesage, comptage et mesurage des approvisionnements présentés en réception. — Fabrication de la graisse jaune . . . . .
78	"	Matériel et fournitures de bureau. — Papiers, impressions, publications, mobilier et fournitures de bureau, frais de loyers, menues dépenses . . . . .
79	"	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration. . . . .
		Total de la 5 <sup>e</sup> section . . . . . fr.

CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 1856.			DÉPENSES effectuées EN 1855.	DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		Augmentation.	Diminution.	
2,281,000	"	2,281,000	2,063,000	218,000	"	
202,400	"	401,600	351,000	50,600	"	Dépense en 1855. . . . . fr. 351,000 Dendre et Waes. . . . . 37,000 Augmentation des consommations . . . . . 13,600 Fr. <u>401,600</u>
84,200	"					
10,000	"					
13,000	"					
294,000	"	294,000	286,000	(a) 8,000	"	(a) Pour Dendre et Waes.
60,000	"	60,000	80,000	"	20,000	
3,036,600	"	3,036,600	2,780,000	276,600	20,000	
85,000	"	83,000	70,000	(b) 13,000	"	(b) Extension du service et amélioration de traitement aux employés inférieurs.
20,000	"	20,000	21,300	"	1,300	
20,000	"	20,000	20,000	"	"	
125,000	"	123,000	111,300	13,000	1,300	
50,000	"	69,000	31,350	57,430	"	Dépense en 1855 . . . . . fr. 31,350 Organisation de la comptabilité des matières . . . . . 37,450 Fr. <u>69,000</u>
6,300	"					
8,500	"					
4,000	"					
17,000	"	23,800	30,000	"	4,200	Cette diminution résulte du transfert de l'atelier de fabrication des paniers qui est passé à l'arsenal de Malines
8,800	"					
180,000	31,300	211,500	170,000	41,300	"	Dépense en 1855 . . . . . fr. 170,000 Système Edmondson . . . . . 31,500 Dendre et Waes . . . . . 10,000 Fr. <u>211,500</u>
10,000	"	10,000	10,000	"	"	
284,800	31,300	316,300	241,330	78,930	4,200	

Numéros des articles.	Littéra des développements	<b>DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.</b>
<b>SIXIÈME SECTION.</b>		
<b>RÉGIE.</b>		
80	a.	Traitements. . . . .
	b.	Indemnités et déplacements . . . . .
81	"	Frais de bureau et de loyer . . . . .
		Total de la 6 <sup>e</sup> section. . . . . fr.
<b>SEPTIÈME SECTION.</b>		
<b>POSTES.</b>		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>		
82	a.	Inspection, surveillance et contrôle. . . . .
	b.	Bureaux de perception et de distribution. . . . .
	c.	Bureaux ambulants. . . . .
85	"	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes . . . . .
<i>Transports des dépêches.</i>		
	a.	Malles estafettes et ordinaires desservies par les maîtres de poste. . . . .
	b.	Entreprises spéciales pour le transport des dépêches. . . . .
84	c.	Subsides et indemnités à des entrepreneurs de messageries et autres personnes chargées du transport des dépêches . . . . .
	d.	Frais de passage d'eau, d'entreposage de dépêches, de remplacements de facteurs et autres menues dépenses.
	e.	Entretien et construction des voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer. . . . .
85	"	Matériel. — Papiers, impressions, publications, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, menues dépenses . . . . .
		Total de la 7 <sup>e</sup> section. . . . . fr.
<b>Récapitulation du chapitre IV.</b>		
	1 <sup>re</sup>	section. — Voies et travaux . . . . .
	2 <sup>e</sup>	— Traction et arsenal . . . . .
	3 <sup>e</sup>	— Mouvement et trafic . . . . .
	4 <sup>e</sup>	— Télégraphes . . . . .
	5 <sup>e</sup>	— Service en général (chemin de fer et télégraphes) . . . . .
	6 <sup>e</sup>	— Régie. . . . .
	7 <sup>e</sup>	— Postes . . . . .
		Total du chapitre IV. . . . .

CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 1856.			DÉPENSES effectuées EN 1855.	DIFFÉRENCES.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		Augmentation.	Diminution.	
33,000	"	56,300	56,300	"	"	
3,500	"					
3,500	"	5,500	5,500	"	"	
40,000	"	40,000	40,000	"	"	
54,230	" }	560,000	520,000	40,000	"	Dépenses en 1855 . . . . . fr. 520,000 Création de dix distributions . . . . . 6,000 Promotions de commis . . . . . 7,500 Dix commis nouveaux . . . . . 7,500 Promotion de trente percepteurs de la dernière classe . . . . . 9,000 Pour porter à 600 francs le traite- ment de cinquante distributeurs. . . . . 10,000 Fr. 560,000
443,000						
60,770						
793,000	"	793,000	715,000	78,000	"	Dépense actuelle (1855) . . . . . fr. 715,000 Pour porter les traitements à 600 francs . . . . . 32,000 Personnel nouveau . . . . . 31,800 Promotions et secours . . . . . 14,200 Fr. 793,000
71,000	" }	535,000	512,000	55,000	"	Dépenses en 1855 . . . . . fr. 312,000 Création de nouveaux services de mules . . . . . 18,000 Messagers-piétons pour les nou- velles distributions . . . . . 5,000 Menues dépenses, frais d'entre- pose . . . . . 5,000 Frais de remplacement de fac- teurs éloignés du service par suite de maladies ou d'autres causes lé- gitimes . . . . . 25,000 Fr. 365,000
143,000						
64,000						
63,000						
20,000						
187,000	"	187,000	187,000	"	"	
1,903,000	"	1,903,000	1,754,000	171,000	"	
5,284,360	670,000	5,954,360	5,359,160	615,400	"	
7,493,560	585,500	8,080,860	6,687,060	1,393,800	"	
3,056,600	"	3,056,600	2,780,000	276,600	20,000	
125,000	"	125,000	111,500	13,000	1,500	
234,800	51,500	516,500	241,530	78,930	4,200	
40,000	"	40,000	40,000	"	"	
1,903,000	"	1,903,000	1,754,000	171,000	"	
16,169,320	1,286,800	17,456,320	14,933,270	2,548,730	23,700	
				23,700		
				2,523,030		

En plus . . . . . fr.

(86)

ANNEXE H.

TABLEAU

*Des personnes admises à la pension, à charge du Trésor public, depuis le 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au 31 décembre 1855, dressé conformément à l'art. 4 de la loi du 17 février 1849, sur les pensions.*

NUMÉRO D'INSCRIPTION.	NOM ET PRÉNOMS	SES DERNIÈRES FONCTIONS.	DATE DE L'ARRÊTÉ	LIEU DE NAISSANCE.
	DU PENSIONNAIRE.		d'admission A LA RETRAITE.	
564	Berlier, Cornélie.....	Facteur des postes.. ..	1854. 10 octobre.	Gosselies (Hainaut).....
565	Lallemand, Jean Joseph.....	Id.....	— 31 octobre.	Andenne (Namur).....
366	Volbracht, Philippe Jacques Charles.	Commis de 1 <sup>re</sup> classe des postes.	— 1 décemb.	Gand (Flandre orientale),
367	Carlier, Ferdinand Joseph.....	Id.....	Id.....	Ath (Hainaut).....
368	Rolin, Philippe Joseph Donat.....	Facteur rural.....	— 11 décemb.	Namur (Namur).....
369	Moffroid, Jean Baptiste Paul.....	Id.....	1855. 8 janvier.	Bouffloux (Hainaut)....
370	François, Antoine Joseph.....	Éclusier.....	1854. 14 novemb.	Ramegnies - Chin (Hai- naut).
371	Plantine, Jean Baptiste Stanislas....	Facteur des postes.....	1855. 19 février..	Wavre (Brabant).....

DATE DE NAISSANCE.	BASES DE LA LIQUIDATION DE LA PENSION.			DISPOSITIONS législatives APPLIQUÉES.	MONTANT de LA PENSION.	DATES	
	SERVICES A. Actifs. B. Sédentaires et militaires.	Traitement.				de l'entrée EN JOUISSANCE de LA PENSION.	de L'ARRÊTÉ ROYAL qui confère LA PENSION.
		ANS.	MOIS.				
1789. 11 juillet..	A. 11 6 » B. 2 1 18	600 »	Art. 5, 8 et 14 de la loi du 14 juillet 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	175 »	1834. 1 novemb.	1835. 2 janvier.	
5 germinal an vi (25 mars 1798).	A. 14 7 » B. » » »	500 »	Id. ....	175 »	— 1 novemb.	— 2 janvier.	
1788. 30 mai....	A. » » » B. 42 6 »	2,800 »	Art. 1er et 8, § 1er, de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	1,850 »	1835. 1 janvier.	— 1 mars.	
1789. 28 juillet..	A. » » » B. 40 10 »	3,500 »	Id. ....	2,198 »	— 1 janvier.	— 1 mars.	
1806. 7 février..	A. 18 2 » B. 4 10 9	600 »	Art. 5 et 8 de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	242 »	— 1 janvier.	— 1 mars.	
1809. 18 janvier.	A. 11 11 » B. 9 8 26	600 »	Id. ....	219 »	— 1 février.	— 16 mars.	
1785. 4 avril...	A. » » » B. 30 2 »	700 »	Art. 1er et 8, § 1er, de la loi de 1844; art. 1er, § 3, de celle de 1849, et art. 1er, n° 2, de celle de 1850.	324 »	1834. 1 décemb.	— 15 avril.	
11 thermidor an ix (50 juillet 1801).	A. 14 2 » B. » » »	518 54	Art. 5, 8, § 2, et 14 de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	175 »	1835. 1 mars.	— 15 avril.	
			A reporter. ....	5,558 »			

NUMÉRO D'INSCRIPTION.	NOM ET PRÉNOMS DU PENSIONNAIRE.	SES DERNIÈRES FONCTIONS.	DATE DE L'ARRÊTÉ d'admission A LA RETRAITE.	LIEU DE NAISSANCE.
572	De Vleeschoudere, Pierre Joseph...	Chef de division à l'administration centrale.	1885. 29 mars...	Bruxelles (Brabant)....
575	Patris, Charles Hubert.....	Facteur rural.....	— 19 avril...	Fleurus (Hainaut).....
574	Hillaert, Pierre.....	Pontonnier-receveur.....	— 10 janvier.	Oostacker (Flandre orientale).
575	Simon, Théodore Antoine.....	Conducteur de 5 <sup>e</sup> classe des ponts et chaussées.	— 5 juin.	Maestricht (duché de Limbourg).
576	Callebaut, Léandre Joseph.....	Garde convoi.....	— 30 juin....	Gand (Flandre orientale).
577	Joniau, Lucien .....	Facteur rural.....	— 2 juin....	Piétrain (Brabant).....
578	Delloye, Laurent Joseph.....	Facteur de 1 <sup>re</sup> classe des postes.	— 16 juillet..	Orbais (Brabant).....
579	Collin, François Englebert.....	Percepteur des postes.....	1884. 30 décemb.	Hives (Luxembourg)....

DATE DE NAISSANCE.	BASES DE LA LIQUIDATION DE LA PENSION.				DISPOSITIONS législatives APPLIQUÉES.	MONTANT de LA PENSION.	DATES	
	SERVICES A. Actifs. B. Sédentaires et militaires.			Traitement.			de l'entrée EN JOUISSANCE de LA PENSION.	de L'ARRÊTÉ ROYAL qui confère LA PENSION.
	ANN.	MOIS.	JOURS.					
1790. 24 février..	A.	"	"	"	6,000 "	Report..... 5,338 "	1835. 1 mai.	1835. 15 avril.
	B.	46	2	7				
		46	2	7				
	A.	17	5	"	600 "	Art. 3 et 8 de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	— 1 mai.	— 26 juin.
B.	"	"	"					
1796. 10 juillet..	A.	17	5	"				
	B.	"	"	"				
1780. 21 juillet..	A.	"	"	"	800 "	Art. 1er et 8, § 1er, de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	— 1 février..	— 20 août.
	B.	31	"	10				
		31	"	10				
	A.	"	"	"	1,595 53	Art. 5 et 8, § 1er, de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	— 1 juillet..	— 20 août.
B.	18	4	15					
1788. 19 octobre.	A.	"	"	"				
	B.	18	4	15				
14 vendém. an vii (3 octobre 1798).	A.	3	7	"	1,200 " (Dernier traitement)	Art. 5, 8 et 9 de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	— 1 juillet..	— 20 août.
	B.	10	7	"				
1825. 19 février..	A.	11	"	"	550 " (Dernier traitement)	Id.....	— 1 juillet..	— 14 septemb.
	B.	"	"	"				
1808. 18 mai....	A.	18	11	"	1,000 "	Art. 3 et 8 de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	— 1 août....	— 14 septemb.
	B.	1	9	25				
		20	8	25				
	A.	"	"	"	900 "	Art. 3 et 8, § 1er, de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	— 1 février.	— 12 octobre.
B.	25	2	"					
1781. 27 janvier.	A.	"	"	"				
	B.	25	2	"				
		25	2	"				
A reporter....						11,735 "		

NUMÉRO D'INSCRIPTION.	NOM ET PRÉNOMS	SES DERNIÈRES FONCTIONS.	DATE DE L'ARRÊTÉ	LIEU DE NAISSANCE.
	DU PENSIONNAIRE.		d'admission A LA RETRAITE.	
380	Bastin, Jean Joseph.....	Facteur rural.....	1835. 16 juillet..	Louvain (Brabant).....
381	De Moor, François Joseph.....	Inspecteur général honoraire des ponts et chaussées, en disponibilité.	— 18 septemb.	Bruxelles (Brabant).....
382	Préat, Pierre Joseph.....	Postillon.....	"	Sombreffe.....
383	Jongen, Gérard.....	Garde-digues.....	1835. 30 juin ...	Neerhaeren (Limbourg)..
384	Constenable, Jean Joseph.....	Éclusier.....	— 30 juin....	Ostende (Flandre occiden- tale).
385	Borgers, Henri.....	Garde convoi.....	— 27 septemb.	Louvain (Brabant).....
386	Deprez, Hyacinthe Hubert.....	Id.....	— 27 septemb.	Liège (Liège).....

. Dont à déduire les extinctions de pensions constatées du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1835,

(a) Avec conservation de la pension militaire de 193 francs qui lui a été accordée par arrêté royal du 15 février 1829 et de la gratification annuelle de 92 francs pour laquelle il est inscrit au grand-livre des pensions sur le fonds dit de *Waterloo*.

DATE DE NAISSANCE.	BASES DE LA LIQUIDATION DE LA PENSION.				DISPOSITIONS législatives APPLIQUÉES.	MONTANT de LA PENSION.	DATES	
	SERVICES A. Actifs. B. Séculaires et militaires.			Trailement.			de l'entrée EN JOUISSANCE	de L'ARRÊTÉ ROYAL qui confère LA PENSION.
	ANS.	MOIS.	JOURS.				de LA PENSION.	LA PENSION.
1802. 11 septemb.	A.	10	11	»	600 »	Report..... 11,733 » 173 »	1833. 1 août...	1835. 12 octobre.
	B.	4	6	»		Art. 5, 8 et 14 de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.		
		13	5	»				
1790. 22 mai....	A.	»	»	»	8,400 »	Art. 1er, 8, § 1er, et 13 de la loi de 1844, et art. 1er et 2 de la loi de 1849.	— 1 octobre.	— 12 octobre.
	B.	46	1	12				
		46	1	12				
1810. 18 septemb.		20	1	»	»	Art. 63, § final de la loi de 1844.	— 1 décemb.	— 28 novemb.
1787. 24 mars...	A.	»	»	»	430 »	Art. 1er et 8, § 1er, de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	— 1 juillet..	— 13 décemb.
	B.	52	4	11				
		52	4	11				
1736. 5 mai....	A.	»	»	»	500 »	(a) 173 »	— 1 août.	— 13 décemb.
	B.	16	1	10		Art. 1er, 8, § 1er, 14 et 47 de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.		
		16	1	10				
1796. 29 mai....	A.	12	9	15	1,200 »	Art. 5 et 8 de la loi de 1844, et art. 1er, § 3, de celle de 1849.	— 1 octobre.	— 13 décemb.
	B.	5	3	»				
		18	»	15				
1800. 18 février..	A.	10	5	»	1,406 33	Id.....	— 1 octobre.	— 13 décemb.
	B.	»	11	»				
		11	2	»				
Total.....						18,137 »		
au nombre de 17 et s'élevant ensemble à.....						12,823 »		
Reste.....						5,312 »		

**SITUATION GÉNÉRALE.**

Au 31 décembre 1835, les pensions inscrites au nombre de 586, s'élevaient à.....fr. 181,510  
et les pensions éteintes au nombre de 139, à.....fr. 60,000  
Reste.....fr. 121,286

( 94 )

( N° 98. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SESSION DE 1855-1856.

---

Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1856.

---

### ERRATUM.

Une erreur typographique s'est glissée à la page 26 des développements du budget du Département des Travaux Publics, rectifié pour 1856 : on y renseigne 6,019 bâches comme existant au 1<sup>er</sup> janvier 1856. Ce chiffre de 6,019 n'est pas celui des bâches mais bien le total des :

1,045 voitures à voyageurs,  
4,589 wagons à marchandises,  
385 wagons divers.

Ensemble 6,019 voitures et wagons.

Quant au nombre de bâches, il n'est que de 2,300.

---