

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 AVRIL 1856.

Budget du Département des Travaux publics, pour l'exercice 1856 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DE MAN D'ATTENRODE.

MESSIEURS,

L'ensemble des crédits présumés nécessaires aux services dont se compose le EXPOSÉ PRÉLIMINAIRE. Département des Travaux publics, présenté pour l'exercice 1856, le 6 février 1855, offrait une réduction de fr. 592,970 37 c^s sur le Budget de l'année précédente.

Mais ce projet ayant été notablement modifié par des amendements déposés sur le bureau le 7 février dernier, le Budget en discussion dépasse de fr. 4,705,917 79 c^s le Budget adopté pour l'année 1855.

Les crédits demandés se répartissent de la manière suivante; ils sont destinés à quatre services bien distincts :

Service des ponts et chaussées	{ Personnel . . . fr. 1,019,662 42 } Travaux. 5,500,142 72 }	6,519,805 14
Service des mines.		259,333 33
Service des postes.		1,905,000 »
Service du chemin de fer	{ Personnel 1,533,620 » } Salaires des ouvriers permanents . . . 4,787,800 » } Matériel (3) 9,229,900 » }	15,551,320 »
A REPORTER. . . . fr.		24,235,458 47

(1) Budget, n° 104 (session de 1854-1855).

Budget rectifié, n° 98 (session de 1855-1856).

(2) La section centrale, présidée par M. ROUSSELLE, était composée de MM. DE PERCEVAL, DE MAN D'ATTENRODE, VAN RENYNCKE, LOOS, LAMBIN et VERMEIRE.

(3) Y compris les salaires des ouvriers temporaires.

		REPORT. fr.	24,235,458	47
Crédits communs aux 4 services	{	Administration centrale	741,100	»
		Pensions non inscrites à la dette pu-		
		blique	7,000	»
		Secours	7,000	»
		Dépenses imprévues	18,000	»
Ensemble des crédits demandés pour 1856, ci			25,008,558	47
Le Budget voté pour 1855 s'élève à . . . fr.		20,302,640	68	} 22,248,727 35
Le chiffre des crédits supplémentaires votés pour cet exercice s'élève à		1,946,086	67	
L'augmentation proposée pour 1856 est donc de			2,759,831	12

en prenant pour point de départ, non le Budget voté par la Législature pour 1855, mais en y ajoutant les dépenses effectuées sans son consentement préalable.

Si l'on compare ensuite le projet de Budget rectifié pour 1856 avec le projet présenté le 6 février 1855, pour le même exercice, l'on trouve que ces amendements amènent une augmentation de crédits de fr. 5,298,888 16 c.

Ces augmentations sont destinées aux services qui suivent :

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

La Chambre a voté deux moyens de service provisoire, à valoir sur le Budget de 1856 :

1° Un crédit présenté le 15 décembre 1855	fr. 3,383,774 »
2° Un crédit présenté le 6 mars 1856	4,000,000 »

ENSEMBLE. fr. 7,383,774 »

La présentation de ces crédits a été nécessaire, à cause de la situation exceptionnelle dans laquelle se trouve le Budget des chemins de fer exploités par l'État.

Une observation qui se présente tout d'abord quand il s'agit de conclure à l'adoption d'un Budget de fr. 25,008,558 47 c., c'est la difficulté d'apprécier clairement les besoins réels de chaque partie des services du Département des Travaux publics.

Aussi, n'y a-t-il, en quelque sorte, pas d'alternative entre le vote à peu près intégral des crédits demandés et la mesure extrême du refus des moyens de service.

Il ne reste, dès lors, à vos sections centrales que la faculté de quelques obser-

ventions, dont on n'a pas assez tenu compte dans le passé, bien qu'elles fussent souvent très-fondées.

Cet état de choses se combinant avec l'ajournement indéfini de l'achèvement des chemins de fer, avec l'insuffisance et l'état peu satisfaisant de son matériel fixe et roulant, avec l'extension si lente du trafic, et la progression disproportionnée des recettes et des dépenses, toutes ces causes ont soulevé des discussions fort vives.

Une opinion, qui n'est encore qu'à l'état de *minorité*, a soutenu que l'exploitation des chemins de fer ne pouvait se ranger parmi les services que l'État peut utilement rendre à la société; que cette intervention ne peut être comprise parmi ses attributions essentielles; que l'industrie privée est seule capable de féconder une entreprise aussi compliquée; que le stimulant d'une régie intéressée est indispensable.

Les organes de la majorité parlementaire ont opposé à ces observations la question politique, l'indépendance du Gouvernement, et même la sécurité du pays.

Une enquête fut amenée par ces discussions.

Organisée par le chef du Département des Travaux publics lui-même, elle conclut au maintien de l'exploitation dirigée par les agents de l'administration publique, mais ce fut à une condition, c'est que le mode d'exploitation serait modifié.

La section centrale qui examina le Budget de 1853 avait déjà constaté la tendance incessante à augmenter le personnel aux dépens des salaires, c'est-à-dire aux dépens des crédits destinés à entretenir le matériel.

La commission d'enquête reconnut aussi avec elle que des réductions ne peuvent être amenées que par la réorganisation de l'administration.

Aussi s'appliqua-t-elle à en discuter elle-même les bases.

Son but fut d'imprimer aux services actifs des allures plus vives et plus énergiques, en simplifiant les rouages et les écritures, en renforçant le contrôle, en augmentant la responsabilité.

Ces améliorations devaient, en outre, donner plus d'extension au trafic et produire des économies.

La commission porta ses investigations sur tout ce qui manquait à cette vaste entreprise pour prospérer.

Elle confia, enfin, le développement des principes qu'elle avait adoptés à un comité, qui devait la remplacer d'une manière plus stable, d'après le vœu qu'elle émit avant de se séparer.

C'est afin de faciliter aussi promptement que possible l'application de cette réforme, destinée à modifier sensiblement la rédaction et le chiffre du Budget, que la Chambre introduisit dans les lois de Budget des exercices 1854 et 1855 le paragraphe suivant :

« Dans le cas d'une réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes pendant l'année , les crédits qui figurent aux articles 2, 3, 57, 61, 67, 72, 75, 79 et 81, pourront être transférés de l'un de ces articles à l'autre, selon les besoins du service. Il en sera de même des articles 4, 58, 62, 68, 73 et 76. »

Mais ces espérances ne se sont réalisées ni pendant l'exercice 1854, ni pendant l'exercice 1855. Elles ne se réaliseront pas non plus pendant l'exercice 1856.

Les efforts du comité consultatif institué par arrêté royal du 28 octobre 1854 ont échoué.

Lors des dernières discussions sur les chemins de fer, quelques-uns de nos collègues ont conclu sans opposition à la présentation d'un projet de loi organique de l'exploitation. Ces discussions ont déterminé le Gouvernement à déclarer, dans l'Exposé des Motifs du Budget rectifié pour 1856 ⁽¹⁾, que son intention est de pourvoir le plus tôt possible à la réorganisation de l'administration, que cet objet sera réglé incessamment.

La section centrale croit, comme le chef du Département des Travaux publics, qu'il est très-urgent de régler cette question importante; aussi, insiste-t-elle vivement pour que le Budget de l'exercice 1857 soit enfin établi d'après un système d'administration sanctionné ⁽²⁾ par la Législature, afin de faire cesser une situation provisoire, si nuisible au développement d'une entreprise qui se rattache intimement à la prospérité publique.

Par les considérations qui précèdent, la section centrale a conclu en principe à l'adoption du Budget proposé; elle l'a envisagé comme un *moyen de service provisoire*, sous la réserve de l'engagement contracté par le Ministre des Travaux publics. Or, la conséquence évidente d'un Budget provisoire, est de maintenir le *statu quo* quant aux dépenses relatives au personnel.

La section centrale a donc pensé qu'il était d'autant plus nécessaire de montrer beaucoup de réserve pour les augmentations de dépenses improductives, que, dans l'hypothèse de l'adoption du Budget des Travaux publics avec les augmentations proposées, l'ensemble des Budgets des dépenses votés dépasserait, pour 1856, le Budget des recettes de fr. 2,098,724 55 c^a.

Augmenter les crédits destinés au personnel dans la prévision prochaine d'une organisation nouvelle, ce serait préparer peut-être des mises en disponibilité onéreuses aux contribuables.

C'est ce que l'Exposé des Motifs du Budget présenté par le Gouvernement reconnaît lui-même en disant :

« Tant qu'une réorganisation de l'administration ne sera pas arrêtée et mise en pratique, toute modification sur ces deux points serait prématurée. » Or, les deux points dont l'Exposé entend parler, ce sont : la division et la quotité relative des crédits pour le personnel.

La section centrale a donc été d'accord, au moins en principe, avec le Gouvernement, de ne pas augmenter les allocations destinées au personnel.

Elle n'a pas admis le maintien du 3^{me} paragraphe de l'article unique du projet de loi; il est inutile d'autoriser des transferts dans la prévision d'une organisation, qui ne peut-être applicable à l'exercice 1856; le projet doit en être préalablement soumis à la Législature.

Quant au § 2 de l'article unique, qui est ainsi conçu :

« 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. »

(1) Voir page 18 du Budget rectifié pour l'exercice 1856, n° 98.

(2) Cette conclusion n'a pas été admise par deux membres; ils n'ont pas voulu préjuger la question de savoir si le nouveau système d'administration serait sanctionné par la Législature.

La section centrale propose d'en retrancher les mots suivants : *Pour le personnel de l'administration des chemins de fer.*

Cette proposition est faite afin que cette prescription si élémentaire, conforme à la lettre de la Constitution, et cependant si nécessaire à rappeler dans la loi du Budget, soit applicable à tout le personnel ressortissant au Département des Travaux publics, au personnel du corps des ponts et chaussées comme à celui des chemins de fer, postes et télégraphes.

Le Département des Travaux publics compte un grand nombre de fonctionnaires et employés :

1° En congé illimité sans traitement;

2° En congé, en disponibilité, en non-activité avec traitement.

(Voir la nomenclature de la 2^{me} catégorie aux annexes, page 87.)

Elle a été établie par la Cour des comptes, sur la demande du rapporteur.

La première catégorie n'émarge plus de traitements en cessant de rendre des services; cependant, l'usage établi, d'après lequel on peut continuer à appartenir à l'administration, tout en passant au service des compagnies ou de particuliers, présente des inconvénients.

Le plus considérable est de faire perdre au Gouvernement les sujets les plus capables. Ils partent, parce qu'on leur offre une position meilleure. Or, ils ne risquent rien en quittant le service de l'État; ils ont l'assurance de pouvoir y rentrer quand cela leur conviendra. Un autre inconvénient, c'est que l'État s'expose à être obligé de les reprendre quand le service ne le demande pas, et de leur accorder des traitements de disponibilité.

La section centrale demande que le Gouvernement présente aux fonctionnaires de cette catégorie l'alternative, ou de rentrer au service de l'État dans les trois mois, ou d'être envisagés comme démissionnaires.

Quant à la catégorie des fonctionnaires ou employés en congé avec traitement, la question est plus grave.

La somme prélevée, pour les non-activités, sur les allocations du Budget destinées à des services actifs et même à des journées d'ouvriers est considérable ⁽¹⁾.

(¹) D'après un relevé complet fait à la Cour des comptes, sur la demande du rapporteur de la section centrale, l'administration prélève pour non-activités :

Fr. 10,799 99 c ^s sur l'allocation du personnel de l'administration centrale.			
22,266 66	—	—	du corps des ponts et chaussées.
3,956 25	—	—	subalterne du même corps.
4,055 33	—	—	des mines.
9,553 32	—	—	du service des voies et travaux des chemins de fer.
4,950 »	—	—	des salaires des ouvriers du même service.
800 »	—	—	du personnel de la traction.
44,175 30	—	—	du trafic et mouvement.
4,290 »	—	—	des salaires des ouvriers de ces deux services.
800 »	—	—	du personnel en service général.
51,166 66	—	—	des postes.
5,650 33	—	—	des traitements des facteurs.
350 »	—	—	des transports de dépêches.
TOTAL. fr. 142,769 84			

Ces traitements sont accordés sur les motifs suivants :

Parce que des infirmités s'opposent à l'activité de service ;

Ou bien parce que des agents se refusent à remplir les fonctions qu'on leur a assignées ;

Ou bien parce qu'ils ont perdu la confiance de l'administration.

La section centrale a posé tout d'abord le principe suivant :

Le Gouvernement n'a pas le droit d'accorder arbitrairement des traitements à des hommes qui ne rendent pas de services au pays, et cela par suite de l'art. 114 de la Constitution, qui dit :

« Aucune pension, aucune gratification à la charge du trésor public ne peut être accordée qu'en vertu d'une loi. »

Quant aux fonctionnaires incapables de servir à cause de leurs infirmités, il convient de régler leur position en vertu de la loi des pensions ;

Quant à ceux qui refusent des fonctions actives, ou bien qui n'ont pas la confiance de l'administration, il faut se hâter de les démissionner.

Reste, comme dans toutes les administrations, quelques cas exceptionnels, qui légitiment des mesures temporaires.

Mais pour que ces mesures temporaires soient légales, il faut une allocation votée chaque année au Budget par la Législature, allocation qui permet de les contrôler ; or, c'est ce qui n'existe pas au Budget des Travaux publics.

La section centrale espère que le Gouvernement prendra ces observations en très-prompte considération.

Les sections se sont réunies le 1^{er} mai pour examiner le Budget présenté le 6 février 1855. Leur examen a été très-sommaire. Elles n'y ont consacré qu'une séance. Leurs procès-verbaux sont d'une excessive concision : ils indiquent clairement qu'elles ont envisagé le Budget comme un moyen de service provisoire, en attendant une réorganisation.

Une seule observation a été faite, qui puisse être introduite dans la discussion générale : elle se trouve dans les procès-verbaux des 4^{me} et 5^{me} sections.

Elles appellent l'attention du Gouvernement sur la différence que constatent les dépenses effectives des chemins de fer avec les évaluations du Budget.

Il y a des sections qui se sont bornées en quelque sorte à désigner leur représentant à la section centrale.

La section centrale s'est réunie le 11 décembre 1855.

Ayant été informée de la présentation prochaine d'un budget rectifié, elle n'a pas continué à examiner le Budget.

Le Budget, considérablement modifié, a été présenté le 7 février 1856. La section centrale ne s'est réunie que le 3 mars, par suite du temps considérable que l'impression de ce document a pris, et par suite de l'indisposition de son président.

Des demandes de renseignements ont été transmises le 4 au Gouvernement.

Les réponses ne sont parvenues au rapporteur que partiellement le 30 mars suivant.

CHAPITRE 1^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1^{er}. — *Traitement du Ministre* 21,000 » EXAMEN DES ARTICLES.

Adopté.

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

Charge ordinaire	550,600 »
Charge extraordinaire	23,000 »
TOTAL. fr.	573,600 »

Le crédit demandé comporte une augmentation de 25,000 francs sur le crédit voté pour l'exercice 1855.

Ce crédit constitue les moyens d'instruction et de surveillance, mis à la disposition du chef du Département des Travaux Publics, sur les services dont l'administration lui est confiée.

Les bureaux ne sont pas *centralisés* comme l'exprime le libellé du chapitre.

Les bureaux du service des ponts et chaussées et des mines sont établis rue de la Loi.

Ceux des chemins de fer, postes et télégraphes sont placés à la station du Nord.

Le secrétariat général seul est placé au Ministère, place Royale.

Le manque de centralisation et l'éloignement des bureaux de l'administration centrale présentent des inconvénients, signalés souvent, mais sans résultat; ce sont les suivants :

L'occupation de bâtiments trop considérables est onéreuse, à cause de leur entretien.

L'établissement hors de la portée du Ministre, des moyens d'action indispensables à sa responsabilité, est contraire aux principes d'une bonne administration.

La section centrale, partageant l'opinion de plusieurs sections qui ont examiné les Budgets des exercices antérieurs, demande qu'il soit porté remède à cette situation.

Mais, si l'administration centrale du Département est disséminée dans plusieurs locaux, par contre, le crédit qui lui est destiné forme un ensemble qui ne permet pas de connaître la part afférente à chaque service. Les sections se sont élevées à diverses reprises contre cet état de choses.

Voici ce que répondit le Gouvernement à la section centrale qui examina le Budget de l'exercice 1853.

« En réunissant en un seul chiffre au Budget les trois crédits affectés à la direction générale des ponts et chaussées et des mines, à la direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes, et au secrétariat général, on n'a fait que se conformer aux précédents adoptés dans tous les Budgets. Ces trois subdi-

visions de crédit n'en doivent pas moins être indiquées, afin, comme le fait pressentir la 2^{me} section, de pouvoir se rendre compte de la dépense afférente aux divers services. Aussi, *cette subdivision sera-t-elle indiquée à l'avenir par trois lettres dans le tableau des développements.* »

Mais cet engagement n'a pas été tenu.

Aussi, la section centrale propose-t-elle de subdiviser l'art. 2 en lettres.

Comme on vient de le voir, le Gouvernement demande que le crédit de l'art. 2 soit augmenté de 25,000 francs, « pour organiser, dit l'Exposé des Motifs, le service de *surveillance des chemins de fer concédés.* » Il ajoute « qu'il ne peut en résulter de charge nouvelle pour l'État, à cause de la redevance payée par les compagnies pour subvenir aux frais de cette surveillance. »

Il semblerait, d'après ce qui précède, qu'il s'agit d'organiser un service nouveau au moyen de versements dont il n'a pas encore été disposé.

Mais il n'en est rien.

D'après le tableau fourni par l'administration, sur la demande de la section centrale (voir p. 98, aux annexes), le Gouvernement a dépensé en 1855 :

Pour le secrétariat général	fr. 66,533 33
Pour les ponts et chaussées et mines	104,700 »
Pour les chemins de fer, postes et télégraphes	357,166 67
Pour la surveillance des chemins de fer concédés	20,000 »
TOTAL.	fr. 548,400 00

Somme inférieure de 200 francs au crédit alloué pour le service du personnel de l'administration centrale pendant l'exercice 1855.

Il y a lieu de conclure de ce qui précède, que le service de la surveillance des chemins concédés existait en 1855 ; que ce service a été rétribué presque complètement sur le crédit de l'art. 2 ; qu'adopter la proposition du Gouvernement, ce serait augmenter le crédit du personnel porté à cet article.

La section centrale croit, comme on le dit page 18 de l'Exposé des Motifs, que toute modification, quant à la quotité des crédits du personnel, doit être ajournée en attendant la réorganisation.

Elle propose donc de partager l'art. 2 en quatre litt., et d'affecter à chacun des 4 services, en 1856, la somme dépensée pour eux en 1855, comme il suit :

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

A. Secrétariat général	fr. 66,533 33
B. Ponts et chaussées et mines	104,700 »
C. Chemins de fer, postes et télégraphes	357,166 67
D. Surveillance des chemins de fer concédés	20,200 »
TOTAL de l'art. 2.	fr. 548,600 »

Chiffre égal à l'allocation portée au Budget de l'exercice 1855.

La section centrale a maintenu ce chiffre :

Parce que le bien du service exigerait de réduire les écritures au lieu de les multiplier en augmentant le personnel des bureaux ;

Parce que, tandis qu'un nombre considérable de fonctionnaires et employés de l'administration centrale sont payés au moyen des crédits des services extérieurs, on dispose de l'allocation de l'art. 2, qui est destinée à rémunérer des services réels, pour solder des traitements d'inactivité dont le chiffre, ainsi qu'on a pu le voir à la page 5 de ce rapport, s'élève à fr. 10,799 99 c^s.

Si l'administration s'abstenait de cette imputation faite à l'insu de la Législature, le crédit serait suffisant.

Or, la section centrale a lieu d'espérer que l'administration ne continuera pas à marcher dans cette voie.

ART. 3. — *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale* fr. 33,100 »

Le crédit alloué pour l'exercice 1855 s'élevait à 27,600 francs. — L'administration réclame une augmentation de 5,500 francs.

Cette augmentation est demandée pour le service à organiser de la surveillance des chemins de fer concédés.

On vient de voir que ce service existe; il a fonctionné en 1855 au moyen des crédits alloués pour cet exercice.

Voter cette augmentation, ce n'est pas, comme le dit l'Exposé des Motifs, admettre une dépense pour ordre, c'est accroître les ressources de l'art. 3. Or, rien ne démontre leur insuffisance.

Ce crédit serait d'ailleurs suffisant, si l'État cessait de payer des frais de route, dont on ne déduit que le prix du transport effectué gratuitement au moyen des coupons de service; et ces coupons de service sont à la disposition de tous les fonctionnaires et employés de l'administration des chemins de fer.

Il suffirait donc de modifier le libellé de l'art. 3 et de le rédiger dans les termes suivants :

Frais de route sur des voies autres que les chemins de fer, et frais de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale.

Telle est la rédaction qui a été adoptée par la section centrale, en maintenant l'art. 3 au chiffre de l'exercice précédent, 27,600 francs.

ART. 4. — *Salaire des hommes de peine ou ouvriers* 28,400 »

Augmentation proposée de 2,000 francs.

Cette demande de crédit a paru très-considérable pour le personnel des gens de peine au service de l'administration centrale.

Aussi, la section centrale a-t-elle réclamé du Gouvernement un état de ce personnel. (Voir aux annexes, p. 100.)

L'examen de cet état ayant fait supposer qu'il renseignait un personnel incomplet, le rapporteur s'est adressé à la Cour des comptes pour obtenir l'état détaillé des dépenses liquidées pour 1855 sur l'art. 4. (Voir annexes, p. 101.)

Enfin, à la suite d'une nouvelle demande de renseignements, M. le Ministre a transmis à la section centrale la note suivante : elle porte la date du 3 avril.

« Les renseignements que j'ai transmis à la section centrale de la Chambre des Représentants, chargée de l'examen du Budget de mon Département pour l'exercice 1856, au sujet de l'allocation qui figure à l'art. 4 pour le salaire des gens de service des administrations centrales, ont donné lieu de remarquer que cette allocation est considérable, et qu'elle ne semble point justifiée, d'ailleurs, par le tableau de ce personnel et des salaires, qui accompagnait ma lettre du 27 mars dernier.

» Si ce tableau indiquait la situation normale du personnel des gens de service et des ouvriers nécessaires aux besoins ordinaires du service, l'observation qu'il vous a suggérée, Monsieur le rapporteur, serait certainement fondée, et je m'empresserais d'y faire droit en consentant à une réduction notable du crédit pétitionné. — Mais, au moment où ce tableau a été dressé, le personnel dont il s'agit était incomplet, et tout à fait insuffisant pour assurer la marche régulière du service. — Lorsque le projet du Budget de 1856 a été présenté, c'est-à-dire au mois de février 1855, l'administration était autorisée à croire que la dépense de 1855 s'élèverait, à peu de chose près, au montant de l'allocation de 26,400 francs, votée pour cet exercice.

» Les faits ont justifié cette prévision : la dépense a été de fr. 24,907 43 c. Dans des conditions normales, il aurait donc fallu demander au moins le même crédit pour l'exercice 1856 ; mais, en présence de la cherté excessive des subsistances et de tous les objets de première nécessité, circonstance qui pèse encore si lourdement surtout sur la classe ouvrière, une augmentation de 2,000 francs demandée, déjà au Budget de 1855, mais rejetée par la section centrale, a été pétitionnée de nouveau au Budget de 1856, dans le but d'augmenter quelque peu le salaire des gens de service et des ouvriers.

» Depuis lors, je me suis appliqué à réduire ce personnel aux plus strictes nécessités du service ; et, par suite des mesures qui ont été prises dans ce but, je puis renoncer à l'augmentation de 2,000 francs, pétitionnée comme charge extraordinaire au projet de Budget de 1856.

» Veuillez, Monsieur, consigner cette déclaration dans votre rapport, afin qu'il en soit tenu compte lors de la discussion et du vote de l'allocation dont il s'agit. »

Ainsi le Gouvernement termine cette note en renonçant à l'augmentation de 2,000 francs.

Le chiffre de l'art. 4 reste fixé à 26,400 francs.

Mais il est bien entendu que l'administration centrale des chemins de fer cessera d'employer à son service beaucoup d'ouvriers dont les salaires ont été prélevés, à ce qu'il paraît, sur les articles 62 et 72 du Budget, pendant l'exercice 1855.

ART. 5. — *Matériel. — Fournitures de bureau. — Impressions. — Achats et réparations de meubles. — Chauffage. — Éclairage. — Menues dépenses.* . 55,000 »

Augmentation, 5,000 francs.

Ces 5,000 francs ne constituent pas une augmentation, d'après l'Exposé des Motifs de l'administration, mais un transfert de l'art. 7 à l'art. 5.

L'administration centrale des chemins de fer ne prélève-t-elle pas des dépenses de matériel sur d'autres allocations que sur celle de l'art. 5? Voilà ce que la section centrale a désiré connaître en s'adressant à l'administration.

Elle a répondu dans les termes suivants :

« Les dépenses du matériel faites en 1855, pour les divers services ressortissant à l'administration centrale, se sont élevées en réalité à plus de 50,000 francs, et cependant il n'a pas été nécessaire de demander un crédit supplémentaire pour parfaire la différence. Voici l'explication de ce fait : depuis de nombreuses années, l'usage avait été consacré, d'accord ou tout au moins du consentement tacite de la Cour des comptes, d'imputer à charge de l'allocation spéciale affectée au service des mines, notamment les dépenses résultant de l'achat de livres, de cartes, etc., et destinées indistinctement aux fonctionnaires dans les provinces et au Ministère. La même marche avait été suivie en ce qui concerne les ponts et chaussées. Mais la Cour des comptes ayant présenté des objections contre ce mode d'imputation, et le Département des Travaux publics n'étant pas parvenu à se mettre d'accord avec ce collège, force lui a été de demander au Budget de 1856 le transfert d'une somme de 5,000 francs de l'art. 7 à l'art. 5, afin de pouvoir payer sur ce dernier article les dépenses à faire pour les achats d'ouvrages de librairie, de cartes, etc., nécessaires à l'administration centrale des ponts et chaussées. »

Cette réponse n'étant pas de nature à éclaircir la question posée par la section centrale, le Gouvernement a été prié de vouloir produire par service un relevé des dépenses effectuées en 1855, sur l'article *Matériel*. L'administration a transmis l'état ci-joint :

Relevé des dépenses imputées sur le chapitre I^{er}, art. 5, du Budget du Département des Travaux publics. Exercice 1855.

OBJETS.	HÔTEL du Ministre.	SECRÉTARIAT général.	ADMINISTRATION générale des ponts et chaussées et des mines	ADMINISTRATION générale des chemins de fer, postes et télégraphes.	TOTAL.
Achats, entretien et réparations de meubles.	7,464 44	3,937 96	2,695 24	3,588 06	17,685 70
Chauffage et éclairage.	»	(¹) 5,216 28	1,790 29	697 15	7,703 72
Impressions, reliures, registres et papiers .	»	3,711 22	2,697 64	3,436 74	9,845 60
Fournitures et objets de bureaux	»	2,652 60	2,231 68	1,894 40	6,778 68
Abonnements aux journaux, achats de livres et ouvrages, etc.	»	1,860 62	531 05	587 90	2,985 57
Menues dépenses	»	1,273 54	802 73	2,926 64	5,002 73
TOTAUX. fr.	7,464 44	18,658 02	10,746 65	13,130 89	50,000 »

(¹) Dans la somme de fr. 5,216 28 se trouve la part revenant à l'hôtel du Ministre.

Ce relevé indique clairement que l'administration centrale des chemins de fer alimente son matériel au moyen d'allocations autres que celle qui est destinée à y pourvoir.

Le personnel de cette administration est porté en dépense pour fr. 357,166 67 c^s, et son chauffage et son éclairage n'auraient coûté que fr. 697 15 c^s; les fournitures de bureau n'auraient absorbé qu'une somme de fr. 1,894 40 c^s. Cela n'est pas vraisemblable.

Aussi, afin de répandre quelque jour sur cette difficulté, le rapporteur de la section centrale a-t-il réclamé à la Cour des comptes l'état détaillé des dépenses imputées à charge de l'art. 5 pendant l'exercice 1855. (Voir aux annexes, p. 102).

Cet état ne renseigne pas non plus les dépenses de matériel de l'administration centrale des chemins de fer.

Mais il tend à expliquer la réponse de l'administration, qui a reconnu que, pour les divers services ressortissant à l'administration centrale, les dépenses de matériel se sont élevées en réalité à plus de 50,000 francs, et que cependant il n'a pas été nécessaire de demander un crédit supplémentaire!

Or, il est bien établi maintenant que l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes, prélève la plus grande partie de ses dépenses d'ameublement et de matériel de bureau sur un autre crédit, et cette allocation ne peut être que celle de l'art. 78 destinée aux fournitures de bureau de toutes les branches de services d'exécution; il en est de même de l'éclairage et du chauffage; l'administration centrale dispose, à cet effet, de l'allocation de l'art. 69, dont le libellé est ainsi conçu : *Frais d'exploitation*. Ce procédé, contraire à la loi du Budget, ne peut se perpétuer sans porter atteinte aux prérogatives parlementaires et aux garanties établies par les lois de finance.

La section centrale a voté le chiffre de 50,000 francs.

Elle n'a pas admis le transfert de l'art. 7 à l'art. 5, transfert qui tend à porter le chiffre de l'art. 5 à 55,000 francs.

Cette dernière décision a été prise à la parité des suffrages : trois membres ont dit oui, trois ont dit non.

Les membres opposants ont motivé leur vote, sur ce qu'il n'y a pas lieu de distraire 5,000 francs du § C de l'art. 7, qu'il reste encore des projets de route à étudier; que, d'autre part, la nécessité d'augmenter le crédit de l'art. 5 pour achat de livres en faveur de l'administration centrale des ponts et chaussées, ne leur a pas été démontrée; que la manière dont on a disposé de l'art. 7 pour achat de livres ⁽¹⁾ en faveur de la direction générale des ponts et chaussées, fait craindre qu'on n'en dispose encore de la même manière.

ART. 6. — *Honoraires des avocats du Département.* . . fr. 30,000 »

Par suite de l'arrêté royal du 9 août 1854, les honoraires des avocats sont payés par abonnement.

Adopté.

(1) On en a disposé à raison de 1,200 francs, pour achat du Dictionnaire de la comptabilité et du Code des pensions, livres qui n'ont rien de commun avec la construction des routes et canaux.

CHAPITRE II.

PONTES ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

1^{re} SECTION. — PONTES ET CHAUSSÉES.

ART. 7. — *Entretien ordinaire et amélioration des routes, constructions de routes nouvelles, études de projets, etc* fr. 3,222,438 »

Ce chiffre se décompose de la manière suivante :

A. Entretien ordinaire d'après les baux existants	1,717,438 »
B. Travaux en dehors des baux, paiement de terrains cédés à la grande voirie	200,000 »
C. Études de projets, achats d'instruments, cartes, livres	5,000 »
D. Travaux d'amélioration et construction de routes	1,300,000 »
	3,222,438 »

Le § A présente une augmentation de . . fr. 269,928 »

Le § B est maintenu au chiffre de l'année précédente 200,000 »

Le § C est réduit de 5,000 »

Le § D offre une augmentation de 380.072 »

La section centrale émet le vœu que l'administration établisse un projet de classification des routes. Discussion générale

Le Gouvernement en a pris l'engagement depuis longtemps.

Elle demande que ce projet soit soumis aux délibérations des conseils provinciaux dans leur session prochaine.

La section centrale demande qu'un projet de loi, destiné à restituer à l'agriculture la partie de la largeur des routes devenue inutile, par la diminution de la circulation des transports, soit présenté. Cette mesure donnerait une compensation à l'agriculture pour les surfaces considérables qui lui sont soustraites par l'établissement des chemins de fer.

Elle motive ces propositions sur ce que les voies ferrées ont changé presque partout le système des communications.

La plupart des grandes routes ont perdu le caractère de chaussées de première classe; aussi les routes pavées à construire doivent-elles, en général, servir d'aboutissants aux voies ferrées.

§ 4. L'augmentation de 269,928 francs est motivée par l'élévation des baux d'entretien; cette augmentation est évaluée dans l'Exposé du Budget à 17 p. %; la convenance d'augmenter les salaires des cantonniers est aussi invoquée par l'administration.

Le chiffre de cette augmentation ayant été contesté au sein de la section centrale, le résultat des adjudications pour l'entretien des routes a été demandé pour l'exercice courant.

Réponse du Gouverne-
ment

« Les adjudications pour l'entretien ordinaire des routes précédemment à l'état d'entretien, ainsi que des nouvelles sections qui se trouveront dans cet état pendant le prochain bail, sont, dès à présent, approuvées dans toutes les provinces, à l'exception, toutefois, du Hainaut. Le rabais obtenu sur l'ensemble de ces adjudications s'élève à la somme de fr. 171,607 80 c^s, de sorte que, pour les huit provinces, le montant total des frais d'entretien est de fr. 1,335,583 65 c^s. Ce résultat est très-avantageux aux intérêts de l'État.

» Ce chiffre de 1,335,583 francs est à la vérité supérieur au chiffre correspondant de 1855. Mais il y a lieu de faire remarquer qu'il comprend l'entretien de sections de routes qui n'entrent pas dans le chiffre de 1855.

» L'adjudication des travaux d'entretien des routes dans le Hainaut ayant lieu aujourd'hui même, il me sera possible, de faire connaître à la section centrale, dans les premiers jours de la semaine prochaine, le montant exact de l'allocation qui devra être portée au Budget pour ce service. Les frais d'entretien dans la province de Hainaut sont évalués à la somme de 207,994 francs. »

Le Gouvernement a fait connaître ensuite ⁽¹⁾ que le chiffre de l'adjudication de l'entretien des routes de la province de Hainaut s'élève à fr. 186,703 »

L'entretien des routes des autres provinces ayant été fixé à . 1,335,583 65

La somme nécessaire à ce service reste fixée comme il suit. 1,522,286 65

La section centrale a substitué ce chiffre à celui qui avait été proposé par l'administration au § A ⁽²⁾.

Le § B, 200,000 francs, qui reproduit le chiffre de l'année précédente, a été admis.

La section centrale n'ayant pas admis la proposition de l'administration, qui tend à réduire le § C de 5,000 francs et de transférer ce chiffre à l'art. 5, le § C reste fixé au chiffre de l'année précédente (10,000 francs).

Au § D, le Gouvernement a proposé une augmentation de 380,072 francs, motivée par le désir exprimé par l'administration d'entreprendre immédiatement des travaux sur tous les points du pays, d'occuper la classe ouvrière et de terminer plus promptement les routes décrétées et en cours d'exécution. Ces routes sont indiquées à la page 69 du projet de Budget rectifié.

La section centrale n'a pas admis cette augmentation (deux membres l'ont accueillie par leur vote). Les motifs qui ont déterminé cette résolution sont les suivants :

(1) Dépêche du 15 avril.

(2) La réduction est de fr. 195,151 35 c^s.

Il faut éviter que l'ensemble des Budgets des dépenses ne dépasse les recettes ; les amendements proposés au chapitre des ponts et chaussées du Budget rectifié, augmentent les dépenses de fr. 849,738 16 c^s ; le travail trouvera un aliment suffisant dans les constructions des chemins de fer concédés et à concéder, dans les travaux destinés à améliorer les voies navigables subsidiées par des crédits spéciaux ; l'État stimule encore le travail par les subsides accordés pour le pavage des chemins vicinaux et l'assainissement des communes ; il importe de ne pas surexciter le travail de manière à ce qu'il ne reste pas de quoi l'alimenter dans l'avenir.

La section centrale a donc admis au § D le chiffre porté au Budget de 1855 (920,000 francs), afin d'arrondir le chiffre (1).

L'ensemble du crédit de l'article 7 reste donc fixé, par la section centrale, à fr. 2,652,286 65 c^s.

ART. 8. — *Plantations nouvelles et frais de surveillance.* . . . 41,000 »

La 1^{re} section demande que l'administration abandonne le système d'élagage, dit Stephens.

Le Gouvernement a transmis une note à la section centrale, d'après laquelle la commission chargée d'examiner cette question, a rejeté unanimement l'élagage en crochet préconisé par M. Stephens.

Il se propose de transmettre prochainement des instructions aux chefs de service dans les provinces, conformes aux indications données par cette commission.

La section centrale, ayant remarqué dans le libellé des développements du Budget (art. 8), les mots : *frais de surveillance*, a demandé au Gouvernement si, contrairement aux dispositions de l'arrêté royal du 19 février 1848, qui interdisent la destination d'une même allocation au personnel et au matériel, ce crédit était destiné à rétribuer des services de surveillance ?

L'administration a répondu que l'on avait prélevé fr. 2,673 80 c^s sur ce crédit pour service de surveillance, en 1855.

Un membre a fait valoir qu'en présence de la suppression, par le Gouvernement, du service des trois inspecteurs des plantations, service qui lui a paru sans doute inutile, il est hors de propos d'en créer un nouveau, qui ne peut être suffisant. Il propose de supprimer du libellé les mots : *frais de surveillance*. La confusion des dépenses relatives au personnel et au matériel dans le même article, est d'ailleurs contraire aux principes adoptés pour la rédaction du Budget.

Ce membre pense que le crédit destiné au personnel du corps des ponts et chaussées est suffisant pour faire face à toutes les dépenses du service des routes, et que ce corps doit être composé d'hommes capables de surveiller les plantations nouvelles.

La suppression des mots : *frais de surveillance*, compris dans le libellé de l'article, a été admise par la section centrale.

Le crédit a été ensuite adopté.

(1) Le chiffre adopté pour l'exercice 1855 est de 919,928 francs

2^{me} SECTION. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 9. — *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments* fr. 100,000 »

Augmentation de 10,000 francs sur l'exercice précédent.

La 4^{me} section avait soulevé la question de savoir s'il ne serait pas convenable d'ajourner les dépenses proposées pour réparer le temple des Augustins, à Bruxelles, et de rendre cet édifice à l'usage du culte.

Le Gouvernement a répondu que, vu l'absence de tout autre édifice convenable pour la célébration des fêtes et cérémonies publiques, le temple des Augustins lui était indispensable;

Que le temple des Augustins avait une destination utile, dont on ne pourrait se passer sans élever une construction qui exigerait une dépense considérable;

Que la restitution de ce temple au culte n'est pas nécessaire, puisque les habitants du quartier de la Monnaie se trouvent dans le voisinage de quatre églises.

M. le Ministre des Travaux publics s'est entendu avec ses collègues de l'Intérieur et de la Justice pour faire cette réponse.

M. le Ministre des Travaux publics s'est exprimé dans les termes suivants pour répondre à une question qui tendait à savoir si la restauration du palais, mis à la disposition de M^{sr} le Duc de Brabant, serait achevée cette année :

« En 1853, lorsqu'un premier crédit de 100,000 francs fut voté pour ce palais, S. A. R. M^{sr} le Duc de Brabant exprima le désir que les travaux de restauration et d'agrandissement des écuries fussent exécutés en premier lieu. Des ordres furent donnés en conséquence, et l'on peut maintenant considérer les travaux comme presque terminés.

» Quant au palais, l'on n'a pas encore mis la main à l'œuvre; d'abord, en raison de l'absence de M^{sr} le Duc de Brabant, et ensuite parce que, d'après les intentions manifestées par S. A. R., l'ingénieur chargé de la direction des travaux a dû s'entendre, à ce sujet, avec l'architecte de S. A. R.

Quoi qu'il en soit, l'on peut donner l'assurance que les travaux seront entamés prochainement et poussés avec toute l'activité désirable; mais il est impossible qu'ils soient achevés pendant cette campagne. »

La section centrale, afin de constater, s'il était possible, la nécessité d'augmenter l'art. 9 de 10,000 francs, s'est fait mettre sous les yeux l'emploi du crédit de 90,000 francs, en 1855.

En demandant des renseignements, elle a fait valoir que, pendant les trois dernières années, les bâtiments civils ayant obtenu une allocation extraordinaire de 180,000 francs, leur état d'entretien devait permettre de prélever 10,000 francs sur le crédit de 90,000 francs pour réparations à la façade du temple des Augustins.

L'administration a répondu que le crédit était insuffisant pour faire entreprendre les travaux réclamés, et que l'on est obligé d'ajourner; que si les 10,000

francs ne sont pas alloués, il faudra laisser la façade des Augustins dans l'état déplorable où elle se trouve.

La section centrale fait observer que si le crédit de 90,000 francs est insuffisant, c'est parce que le Gouvernement ne prend pas en considération les demandes, qui lui ont été adressées si souvent, afin de réduire le nombre des bâtiments occupés par les Départements ministériels et leurs dépendances.

La Législature n'a consenti à l'acquisition de l'hôtel Engler et des bâtiments de la rue du Nord, à Bruxelles, qu'à cette condition. Le Gouvernement s'est engagé à concentrer tous les Départements ministériels rue de la Loi, en élevant des constructions rue de l'Orangerie pour les bureaux.

Le crédit demandé a été admis par la section centrale.

ART. 10. — *Distribution des eaux aux bâtiments civils à Bruxelles, d'après le nouveau système . . . fr. 10,000 »*

La ville de Bruxelles a reçu pour la distribution des eaux 19,200 francs depuis 1853.

L'allocation demandée pour 1856 est destinée à couvrir le montant des travaux à exécuter pour le placement des tuyaux à l'intérieur de tous les bâtiments civils situés à Bruxelles.

La section centrale a adopté.

5^{me} SECTION. — SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET DES BATEAUX DE PASSAGE ET DES POLDERS.

ART. 11. — *Canal de Gand au Sas-de-Gand. — Entretien. fr. 35,695 »*

Augmentation de 9,600 francs sur l'année précédente, demandée pour le renouvellement du pont du Tolhuys à Gand, et d'un quai en amont du pont de Meulestede.

Adopté par la section centrale.

ART. 12. — *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc fr. 163,311 »*

Augmentation de 40,611 francs sur le crédit alloué pour 1855.

Le Budget primitif proposait une réduction de 23,850 francs au lieu d'une augmentation. Elle est motivée sur ce qu'il convient de reconstruire les bajoyers de l'écluse n° 18 à Bocholt.

Parmi les dépenses indiquées la section centrale a remarqué avec surprise 54,500 francs pour élargissement de 5 ponts tournants; ceux de Mechelen, Eysden, Lanklaer, Dilsen et Neeroeteren. Or, ces ponts ont été reconstruits à neuf il y a 4 ans; plusieurs des travaux proposés sont destinés à activer le passage des eaux de la Meuse vers les canaux de la Campine en faveur des irrigations.

Adopté par la section centrale.

ART. 13. — *Canal de Pommerœul à Antoing fr. 81,800 »*

Adopté.

ART. 14. — *Sambre canalisée* fr. 107,000 »

Le projet de Budget primitif portait une augmentation de 20,000 francs pour continuer sur 200 mètres les murs de quai de la dérivation amont de l'écluse n° 11, à Charleroy.

Il reste à construire des murs de quai sur une longueur de 700 mètres pour achever ce travail.

Le Gouvernement, considérant que ce travail constituait un embellissement pour la ville de Charleroy, demanda son concours. L'administration communale n'ayant pas cru pouvoir s'y associer, le Département des Travaux publics y a renoncé.

Adopté par la section centrale.

ART. 15. — *Canal de Charleroy à Bruxelles* fr. 99,000 »

Augmentation de 19.500 francs sur l'année précédente.

Cette augmentation est demandée pour accorder des indemnités sous forme de primes, à l'adjudicataire du halage, afin d'activer la navigation.

La section centrale a posé à ce propos la question suivante à l'administration :

Comment se fait-il qu'on ait cru pouvoir mettre à néant l'adjudication intervenue pour le service du halage, en accordant des indemnités à l'entrepreneur?

L'administration a répondu comme il suit :

« Vers le milieu de l'année dernière, l'entrepreneur s'était adressé, tant au Département des Finances qu'à celui des Travaux publics, à l'effet de leur exposer que, par suite du renchérissement considérable des denrées servant à la nourriture des chevaux, cette entreprise était devenue pour lui un fardeau accablant

» Il déclarait qu'à bout de ressources, il allait se trouver dans l'obligation de cesser son service, si le Gouvernement ne venait point à son secours.

» Le cahier des charges de l'entreprise ne fournissait point au Gouvernement le moyen de s'opposer à la réalisation de cette intention.

» Il lui donne bien le droit, dans certains cas déterminés, de considérer le marché comme rompu, de réadjudger l'entreprise ou de réorganiser le service du halage par d'autres mesures, mais il ne prévoit point l'éventualité de l'abandon de l'entreprise par l'adjudicataire lui-même, et il ne renferme aucune disposition en vertu de laquelle, dans une telle occurrence, le Gouvernement pourrait, pour continuer d'office l'entreprise, s'emparer des moyens de traction et du matériel de l'entrepreneur, à l'exclusion de ses créanciers, s'il en avait.

» Le service aurait donc forcément subi un chômage temporaire, dans le cas où l'entrepreneur en aurait délaissé l'exploitation, car on n'aurait pu songer à créer un service par voie de régie. Ce moyen aurait été impraticable.

» Il ne serait resté d'autre alternative que de mettre en adjudication publique une nouvelle entreprise. Or, ce parti encore aurait offert un double inconvénient.

» D'abord, avant l'adjudication, l'organisation et la mise en activité du nouveau service, la navigation aurait éprouvé d'inévitables et de fâcheuses entraves; de là naturellement une diminution du produit des péages

» Ensuite, une nouvelle adjudication, dans les circonstances où on se serait trouvé placé, aurait eu, sans aucun doute, un résultat désavantageux, en ce sens qu'on n'aurait soumissionné l'entreprise qu'à des prix élevés, qui, si on eût dû les admettre, eussent porté un préjudice immédiat au commerce si important qui se rattache au canal de Charleroy à Bruxelles, et, en tendant à ralentir le mouvement de la navigation, auraient exercé aussi, au détriment du trésor, une influence défavorable et permanente sur la perception des droits.

» En effet, c'eût été procéder sous de fâcheux auspices à cette nouvelle adjudication, que de la tenter alors qu'un entrepreneur reconnu actif et capable, aurait dû abandonner l'entreprise, comme constituant pour lui une source de pertes, une cause de ruine.

» L'équité et l'intérêt bien entendu du trésor se sont donc réunis pour conseiller au Gouvernement de prendre la requête de l'entrepreneur en considération, en accordant à celui-ci, bien que rien de ce chef ne fût prévu au cahier des charges de son entreprise, l'assistance qu'il sollicitait, au moins jusqu'à ce que des circonstances plus favorables permissent de considérer cet entrepreneur comme pouvant se passer de cet appui et de procéder, au besoin, avec des chances de succès, à l'adjudication publique d'une nouvelle entreprise.

» Le meilleur ou plutôt l'unique moyen qui se présentait pour seconder l'entrepreneur, était de revenir au système d'encouragement qui avait déjà été en vigueur sur le canal de Charleroy à Bruxelles.

» Il ne sera pas inutile de faire observer ici que le principe de la dépense qui nous occupe a déjà été admis par la Chambre des Représentants, qui a alloué au Gouvernement le crédit de 8,000 francs demandé par lui pour être mis à même de pourvoir à l'exécution de l'arrêté royal du 26 septembre 1855, lequel a décidé que, dans les moments de grande activité de la navigation, c'est-à-dire lorsque, par période de dix jours consécutifs, le nombre des bateaux qui auront passé en descente à la 54^{me} écluse du canal de Charleroy à Bruxelles, s'élèvera, en moyenne, à plus de vingt par jour, il sera accordé par l'État à l'entrepreneur du halage, pour chaque bateau excédant la moyenne qui vient d'être fixée, 66 centimes par lieue de halage. (Voir à cet égard le n° 26 des Documents parlementaires, session de 1855-1856.) »

La section centrale fait remarquer qu'avant l'année 1849, la traction sur le canal s'opérait au moyen de prix librement débattus et fixés entre le commerce et le halage.

Depuis, le Gouvernement, dans le but de prévenir des complications et des lenteurs, est intervenu pour procurer au batelage des prix uniformes et réguliers. Il a fait procéder à une adjudication, et un entrepreneur a obtenu le monopole de la traction.

Les bénéfices du halage n'ayant pas atteint, paraît-il, les prévisions de l'entrepreneur, il s'est adressé au Gouvernement pour obtenir des indemnités sous forme de primes, en faisant comprendre que le cahier des charges était conçu de manière à lui permettre de rompre ses engagements.

Le Gouvernement, sur la proposition des ingénieurs, a consenti à payer des indemnités, qui, d'après les prévisions du Gouvernement, s'élèveront à 20,000 francs.

La section centrale a adopté l'article; mais elle n'a pas voulu que ce vote fût interprété comme une approbation des principes qui ont paru guider l'administration dans cette circonstance, et cela d'autant moins, qu'un crédit de 5,000 francs, demandé pour établir des primes pour le halage du canal de Charleroy, a été rejeté par la section centrale qui fut chargée de l'examen du Budget de 1841; ce crédit n'a été admis par la Chambre que pour une année et parce qu'il y avait un engagement moral contracté envers l'entrepreneur⁽¹⁾.

D'après la loi de comptabilité, le forfait est un traité par lequel un entrepreneur s'oblige à faire quelque chose pour un certain prix à perte ou à gain. L'administration n'a donc pas le droit de rompre un contrat au détriment d'un entrepreneur; elle n'a pas ce droit non plus au détriment de l'État.

Les contribuables ne peuvent être tenus à intervenir dans les frais de halage. Cette dépense concerne le commerce et l'industrie.

La question de l'intervention de l'État dans le halage sur les canaux et rivières, est d'ailleurs soumise à la Législature par la présentation d'un projet de loi.

ART. 16. — *Escaut* fr. 31,068 »

Adopté.

ART. 17. — *Lys* fr. 78,660 »

Augmentation de 23,090 francs.

Adopté.

ART. 18. — *Meuse dans les provinces de Namur et de Liège.* fr. 243,100 »

Même chiffre que l'année précédente.

Adopté.

ART. 19. — *Meuse dans la province de Limbourg.* . . . fr. 102,000 »

Adopté.

ART. 20. — *Dendre* fr. 119,246 56

Augmentation de 83,900 francs.

La première section ayant désiré savoir si le crédit est suffisant pour rendre cette voie d'eau navigable d'une manière permanente, le Gouvernement a transmis la note suivante :

(1) Voir p. 236 des *Annales parlementaires* (session 1840-1841).

« Un crédit de 100,000 francs est demandé au projet de Budget de l'exercice 1856, pour être affecté à l'exécution de travaux d'amélioration du régime de la Dendre, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux.

» En demandant ce crédit, le Gouvernement a agi conformément aux intentions qu'il avait manifestées à l'occasion de l'examen et de la discussion du Budget du Département des Travaux publics de l'exercice 1855, c'est-à-dire qu'il a commencé à faire pour la Dendre ce que depuis plusieurs années l'on fait pour la Meuse, la Dyle et le Demer, en portant annuellement au Budget de ce Département une allocation destinée à l'exécution des améliorations projetées qui doivent être entreprises d'une manière successive.

» Ce mode de procéder, si les Chambres législatives l'admettent, continuera d'être appliqué à la Dendre par le Gouvernement, qui compte même porter à 150,000 francs le crédit à demander de ce chef au projet de Budget de l'exercice 1857. »

La section centrale a transmis encore à l'administration la question suivante :

Dans quel but le Gouvernement a-t-il entrepris la construction d'un canal depuis la Dendre jusqu'à la station d'Ath ?

Pourquoi cette entreprise, sans avoir obtenu préalablement le consentement de la Législature ?

Pourquoi la Société générale s'est-elle substituée aux entrepreneurs des ponts à Ath. De combien cette substitution a-t-elle augmenté la dépense ?

L'administration a répondu ce qui suit :

« Le canal de ceinture, contournant la ville d'Ath, ne formera pas, après l'exécution des travaux que l'on y projette, une voie navigable distincte et indépendante de la Dendre.

» Le canal de ceinture dont il s'agit consiste simplement dans des fossés qui faisaient partie des fortifications d'Ath. Lors du démantèlement de cette place, l'on a reconnu que l'on pourrait, avec avantage, tirer parti de ces fossés, en les faisant servir à l'écoulement des eaux et à établir une jonction entre la station du chemin de fer à Ath et la Dendre, qui est navigable à partir de ce point.

» Par lui-même donc, ce bout de canal ne constitue point une voie distincte, et si, aujourd'hui, on songe à l'utiliser, c'est uniquement dans le double intérêt de l'écoulement des eaux et de la navigation de la Dendre, dont il sera l'annexe, le complément. Il forme, par conséquent, partie intégrante du système d'amélioration de cette voie navigable.

» La détermination prise par le Gouvernement d'approprier le canal de ceinture contournant la ville d'Ath à la navigation, se trouve motivée par des considérations d'intérêt général. En effet, après l'exécution de cette branche de canal, les charbons du Centre et du Couchant de Mons, en destination des provinces d'Anvers et de la Flandre orientale, pourront être embarqués à Ath sans transbordement, c'est-à-dire presque sans frais.

» Le projet du Gouvernement, par rapport à ce canal de ceinture, se trouve explicitement indiqué dans une réponse que le Département des Travaux publics a faite à la section centrale de la Chambre des Représentants, à l'occasion des

observations auxquelles avait donné lieu de la part des diverses sections, l'examen du projet de Budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1855.

» La question posée était celle-ci : quelles sont les intentions du Gouvernement, relativement aux travaux d'amélioration de la Dendre, décrétés par la loi du 20 décembre 1851?

» La solution de cette question figure à la page 19 du rapport que M. Desmazières a présenté, au nom de la section centrale, sur le projet de Budget en question, dans la séance de la Chambre du 11 décembre 1854 (n° 50 des Documents parlementaires). Dans sa réponse, le Département des Travaux publics a donné le relevé des travaux entrepris sur la Dendre, au moyen du crédit de 500,000 francs alloué par le § 13 de l'art. 8 de la loi du 20 décembre 1851.

» On pourra s'assurer, en recourant au document cité, que l'on a compris, dans ce relevé, l'exécution des ouvrages suivants :

» 1^o Pont de 6 mètres d'ouverture construit sur le canal de ceinture à l'entrée de la ville d'Ath, sous le chemin de fer de Tournay à Jurbise ;

» 2^o Appropriation à une navigation à établir entre la Dendre et la station d'Ath, du pont établi sur le fossé de cette ville, pour le service du chemin de fer de Tournay à Jurbise ;

» 3^o Appropriation à la même navigation du pont construit sur le fossé d'Ath, pour le service du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

» On pourra encore se convaincre, en prenant connaissance des explications qui suivent ce relevé, que le Département des Travaux publics a formellement déclaré qu'il entendait que le restant disponible du crédit de 500,000 francs, serait affecté à l'exécution des ouvrages détaillés ci-dessus, lesquels comportent une dépense approximative de 30,000 francs.

» Pendant la discussion du Budget de l'exercice 1855, aucune objection n'a été présentée, au sein des Chambres législatives, relativement à la destination que le Département des Travaux publics se proposait d'assigner au crédit spécial mis à sa disposition.

» On peut donc dire que les Chambres ont admis, en principe, les intentions manifestées par l'administration au sujet de l'amélioration du régime de la Dendre.

» Il résulte des explications qui précèdent que le canal de ceinture conservé au pourtour de la ville d'Ath, après le démantèlement de cette place, est considéré par la Législature elle-même comme un corollaire de cette voie navigable.

» En ce qui concerne la partie de la question posée qui a trait à l'exécution par la Société générale pour favoriser l'industrie nationale de travaux effectués à Ath, l'on croit pouvoir se borner aux explications suivantes :

» Un arrêté ministériel du 20 septembre 1853, pris à la suite de l'adjudication publique qui avait eu lieu le 7 du même mois, approuva la soumission déposée par le sieur Tacquenier, de Lessines, moyennant une somme de 58,900 francs, des ouvrages de remblai et de maçonnerie à substituer aux ponts en bois établis sur les fossés de la place d'Ath, pour le passage du chemin de fer de Tournay à Jurbise.

» Afin de faciliter l'exécution des travaux qu'elle était chargée d'effectuer dans la station d'Ath, en sa qualité d'entrepreneur à forfait du chemin de fer de Dendre-et-Waes, la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, demanda, de commun accord avec le sieur Tacquenier, à être substituée aux droits et obligations de ce dernier, pour l'exécution de l'entreprise approuvée le 20 septembre 1853, et un arrêté ministériel, en date du 28 octobre suivant, approuva cette substitution, en maintenant le prix d'entreprise de 58,900 francs. Il résulte de ce qui précède que, contrairement à ce qu'énonce la question posée, la substitution admise n'a point eu pour conséquence une majoration de dépense à supporter par l'État. »

La section centrale fait observer ce qui suit :

500,000 francs ont été prélevés sur l'emprunt de 1851 pour améliorer le cours de la Dendre.

Le Gouvernement propose de porter 100,000 francs au Budget ordinaire des dépenses d'entretien de l'exercice courant, pour continuer ces travaux et en entreprendre même d'une nature nouvelle.

Ainsi, puisqu'outre les travaux d'abord entrepris par le sieur Tacquenier pour 58,900 francs, la Société générale a effectué des modifications aux ponts, au moyen des 30,000 francs précités, le Gouvernement, avant d'avoir obtenu l'adhésion de la Législature, a commencé et se propose de poursuivre l'établissement d'un canal de ceinture autour de la ville d'Ath, destiné à relier la station du chemin de fer à la Dendre.

Avant de commencer ce travail, il eût été convenable de consulter la Chambre. *Première observation.* L'administration n'est pas autorisée à faire une dépense, parce qu'elle en a jeté l'idée dans une réponse à une section centrale, et que cette idée n'a pas été combattue.

On a tort de porter parmi les dépenses ordinaires d'entretien, à couvrir par *Deuxième observation.* les recettes ordinaires, des dépenses d'amélioration qui ne peuvent être envisagées que comme un placement de capital, pour lequel on peut avoir un recours légitime à l'emprunt.

Faire un mélange des dépenses ordinaires et extraordinaires ; faire un travail neuf d'utilité publique, en partie avec l'emprunt, en partie avec les recettes ordinaires, c'est préparer une confusion inextricable, quand il s'agira, dans l'avenir, de se rendre compte des actes accomplis, de faire la part des dépenses ordinaires et la part des dépenses extraordinaires.

Pour prévenir cette confusion, le Budget des Travaux publics devrait comprendre deux nomenclatures distinctes de dépenses, formant deux Budgets différents ; celui des dépenses ordinaires d'entretien, à couvrir par les recettes ordinaires ; celui des dépenses extraordinaires d'amélioration, à couvrir par le produit des emprunts ou par les excédants de recettes des exercices antérieurs. On procédait ainsi avant 1830, sous le régime du royaume des Pays-Bas.

La section centrale recommande ces observations à l'attention sérieuse du Gouvernement.

L'article est adopté.

ART. 21. — *Rupel* fr. 116,500 »

Augmentation : 16,500 francs.

Le chiffre de cet article s'est considérablement accru depuis quelques années. Il était peu élevé, parce que les wateringues qui bordent le Rupel sont chargées de l'entretien des digues.

L'allocation de cette année est presque entièrement destinée, concurremment avec les 85,000 francs portés à cet effet au Budget de l'exercice 1855, au déplacement de la digue capitale du polder de Ruypenbroek, entrepris par l'État.

Adopté.

ART. 22. — *Dyle et Démer* fr. 93,500 »

Réduction de 66,000 francs.

Adopté.

ART. 23. — *Senne* fr. 8,250 »

Adopté.

ART. 24. — *Canal de Gand à Ostende* fr. 48,003 »

Réduction de 72,000 francs.

La section centrale adopte ce crédit; mais il semblerait naturel de n'en user que pour l'entretien de la section de Bruges à Ostende.

Un crédit spécial de 1 million a été voté par la Législature au mois de février dernier, pour approfondir la section de Gand à Bruges, et mettre le tirant d'eau de cette voie navigable en rapport avec celui du canal de Bruges à Ostende.

Adopté.

ART. 25. — *Canal de Mons à Condé* fr. 27,985 »

Réduction de 83,000 francs.

Adopté.

ART. 26. — *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut* . . fr. 93,600 »

Augmentation de 42,430 francs.

Le crédit est demandé pour exhausser 4 ponts (17,800 francs), pour réparations aux maisons éclusières, etc.

Ces ponts sont de construction récente : s'il y a des motifs urgents de les reconstruire, cela n'indique-t-il pas des études de construction incomplètes?

Quant aux maisons éclusières, il semble que le Gouvernement pourrait se dispenser d'entretenir des sous-éclusiers sur un canal dont la navigation est aussi peu active. Ces sous-éclusiers ont des habitations comme les éclusiers. Ces bâtiments sont d'un entretien onéreux.

Un éclusier avec un aide doit suffire pour chaque écluse du canal de la Campine.

Adopté.

ART. 27. — *Canal de Turnhout* fr. 12,800 »

Augmentation de 1,500 francs.

Adopté.

ART. 28. — *Petite-Nèthe canalisée*. fr. 25,500 »

Augmentation de 3,500 francs.

Adopté.

ART. 29. — *Moervaert* fr. 11,695 »

Augmentation de 7,300 francs.

Adopté.

ART. 30. — *Canal de Deynze à Schipdonck* fr. 7,149 »

Augmentation de 2,500 francs.

Établissement d'estacades au pont de Landegem et entretien.

La construction de ce canal (dérivation de la Lys) n'est pas achevée.

Question posée par la section centrale.

Des crédits spéciaux *extraordinaires* sont accordés pour ce service; pour-quoi porter d'autres crédits au Budget ordinaire? Cela ne peut se faire que lorsque le canal sera achevé.

« Les sections du canal de dérivation de la Lys, comprises entre Deynze et le canal de Gand à Bruges, sont terminées depuis longtemps. »

Réponse du Gouvernement

» Des crédits, destinés à pourvoir à l'entretien des sections achevées de ce canal, figurent aux Budgets du Département des Travaux publics depuis l'année 1849.

» Prélever les dépenses d'entretien des sections terminées du canal de dérivation de la Lys sur les crédits spéciaux mis à la disposition du Gouvernement pour l'exécution des travaux d'établissement, vers la mer du Nord, de cette voie d'écoulement, serait évidemment amener la confusion dans les Budgets et dans les comptes. »

Le crédit a été adopté.

La section centrale désire des explications sur la question suivante :

Question adressée à l'administration.

L'État a acquis depuis trois ans, au prix de 500,000 francs, des terrains entre Damme et la mer, pour construire le canal de Schipdonck.

Les propriétaires de ces terrains en ont touché le prix.

Qui est-ce qui (depuis que l'État est devenu propriétaire) a profité de l'enlèvement du foin, du pâturage des prairies, de la récolte des céréales, etc. ?

Réponse du Gouverne-
ment.

» Le Département des Travaux publics a arrêté, dès le 24 janvier 1854, le devis et cahier des charges de l'entreprise de la construction de la section du canal de dérivation de la Lys, à ouvrir entre le canal de Bruges à l'Écluse et la mer.

» Cette entreprise a été soumise à trois adjudications publiques successives qui, toutes trois, sont demeurées sans résultat, en ce sens qu'à chacune d'elles on n'a recueilli que des offres trop onéreuses pour qu'il fût possible de les accepter.

» Lorsqu'il s'est agi d'une quatrième adjudication, on a dû la suspendre, parce que le crédit alloué par le § 4 de l'art. 8 de la loi du 20 décembre 1851 avait été absorbé.

» Mais le Département des Travaux publics espérait l'allocation de nouveaux fonds, qui eussent permis de procéder immédiatement à la réadjudication. Ce n'est que lorsque le projet de la loi du 7 juin 1855 fut élaboré que se manifesta l'opportunité de surseoir à une nouvelle demande de crédit pour la construction de la section de canal dont il s'agit ici.

» Jusqu'à cette époque, la nécessité de mettre les terrains acquis pour l'établissement de cette section de canal à la disposition d'un entrepreneur, était une éventualité que le Département des Travaux publics avait considérée comme devant se réaliser d'un jour à l'autre : il ne pouvait, *dès lors, songer à faire mettre ces terrains en location.*

» Peu de temps après que l'ajournement provisoire des travaux fut définitivement résolu, le Département des Travaux publics, en vue d'empêcher toute exploitation illicite de la propriété de l'État, décida la construction d'un fossé destiné à isoler celle-ci.

» Ce fossé formera, après la construction de la section de canal dont il délimite l'emplacement, le contre-fossé de cette section.

» L'établissement de ce fossé était, après l'ajournement de la construction de ladite section de canal, le seul moyen de prendre définitivement possession des terrains acquis par l'État.

» Si, à l'époque où fut élaboré le projet de la loi du 7 juin 1855, le Gouvernement se détermina à surseoir à une demande de crédit pour la construction de la section de canal à ouvrir entre le canal de Bruges à l'Écluse et la mer, il avait cependant l'intention de solliciter ce crédit dans un avenir trop rapproché pour qu'il fût possible d'affermir, dans l'entre-temps, les terrains à incorporer dans cette section.

» Cette intention, il l'a réalisée, parce que le crédit dont il s'agit se trouve compris dans le projet de loi qui, présenté le 25 janvier dernier, vient d'être voté, tant par la Chambre des Représentants que par le Sénat. L'allocation de ce crédit permettra d'entreprendre, dès l'ouverture de la campagne prochaine, les travaux de construction de la section de canal qui fait l'objet de la présente note.

» Par suite de la possibilité où sera le Gouvernement de mettre immédiatement tous les terrains nécessaires à la disposition de l'entrepreneur, l'exécution

de ces travaux pourra être entamée et conduite à terme sans aucune entrave, sur toute l'étendue de la section, ce qui sera certainement avantageux pour l'entrepreneur, et exercera, il faut l'espérer, de l'influence sur le résultat de la nouvelle adjudication publique qui sera tentée.

» Cette nouvelle adjudication est annoncée pour le 20 mars courant. »

Cette réponse de l'administration est longue, pour se borner à déclarer qu'elle n'a pu songer à mettre ces terrains en location.

Cette réponse ne résout pas la question de savoir qui, depuis deux ans, a perçu les fruits des terres et des prairies payées 500,000 francs par l'État, afin d'établir un canal dont les travaux n'étaient pas commencés, il y a peu de temps.

Or, il est de notoriété que ces propriétés ne sont pas restées incultes, bien que l'administration n'ait pas cru devoir contracter de bail pour leur culture.

ART. 31. — *Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges.* fr. 9.000 »

Adopté.

ART. 32. — *Canal latéral à la Meuse de Liège à Maestricht.* fr. 58,297 16

Augmentation de fr. 21,367 16 c^s, demandée pour travaux d'entretien et d'amélioration; renouvellement de la charpente de quatre ponts.

La nécessité de renouvellements aussi prompts pour une construction aussi récente, est pénible à constater.

Le canal latéral à la Meuse est entretenu en partie aux frais du pays par le génie hollandais. Question posée par la section centrale.

Produire depuis 5 ans les sommes payées au gouvernement hollandais de ce chef.

N'y aurait-il pas lieu de contracter un abonnement avec les Pays-Bas, pour un entretien que l'administration belge ne peut surveiller efficacement?

« Une convention internationale a été conclue entre les Pays-Bas et la Belgique, le 5 septembre 1850, relativement à l'entretien et à la manœuvre des ouvrages de la partie du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, située sur le territoire du duché de Limbourg, et a été publiée dans le *Moniteur* de cette époque. Réponse du Gouvernement.

» Aux termes de cette convention, les travaux d'entretien et de réparation à exécuter annuellement sur ladite partie du canal de Liège à Maestricht, doivent faire l'objet d'une entreprise à forfait absolu.

» Les cahiers des charges relatifs à cette entreprise sont rédigés par le Gouvernement des Pays-Bas et doivent être approuvés par le Gouvernement belge avant qu'il puisse être procédé à la mise en adjudication des travaux.

» Aux termes de cette même convention, le Gouvernement belge a le droit de faire surveiller, par un de ses fonctionnaires, tous les travaux dont l'exécution est confiée aux ingénieurs néerlandais.

» L'agent belge peut adresser par écrit à l'ingénieur néerlandais, chargé de l'administration du canal, les remarques que cette exécution lui suggère. Dans le cas où l'ingénieur néerlandais ne croirait pas devoir les prendre en considération, il en ferait connaître, par écrit, les motifs au délégué belge. Chacun d'eux en référerait alors à son Gouvernement. De l'énonciation de ce qui précède, il résulte qu'il n'est pas exact de dire que les travaux qui s'exécutent sur le territoire du duché de Limbourg ne peuvent être surveillés par l'administration belge. Cette surveillance s'exerce, au contraire, d'une manière très-efficace par les agents du Gouvernement belge, lequel, d'ailleurs, ne paye rien au Gouvernement néerlandais, mais solde directement aux entrepreneurs le montant d'un forfait déterminé par une adjudication publique.

» Les sommes payées directement aux adjudicataires des travaux par le Gouvernement belge, pendant les cinq dernières années, se sont élevées aux chiffres dont l'indication suit :

En 1851.	fr. 3,851 07
En 1852.	9,338 98
En 1853.	9,655 86
En 1854.	9,273 39
En 1855.	16,331 53 »

Le crédit a été adopté.

ART. 33. — *Grande-Nèthe*. fr. 3,000 »

Voir les observations consignées à l'article suivant. Elles concernent aussi la Grande-Nèthe.

Adopté.

ART. 34. — *Yser*. fr. 17,600 »

Augmentation de 10,600 francs.

L'Yser a produit fr. 2,845 77 c^s en 1854, première année de la reprise.

Question posée par la section centrale.

L'intervention des riverains de l'Yser et de la Grande-Nèthe a-t-elle été réglée comme le veut la loi qui a autorisé la reprise de ce cours d'eau ?

Réponse du Gouvernement.

« L'article 42 de la loi du 1^{er} janvier 1854, portant fixation du Budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1854, est conçu dans les termes suivants :

» Entretien de l'Yser, de la Grande-Nèthe et du canal de Plasschendaële et de Nieupoort, par Furnes, à la frontière de France, dont l'administration est reprise par l'État, à dater du 1^{er} janvier 1854.

» (La part contributive des provinces, des communes et des propriétaires intéressés, dans l'exécution des grands travaux d'amélioration, sera ultérieurement déterminée par une loi. »

» Il résulte de la disposition législative qui vient d'être transcrite, que la Législature s'est réservé le soin de déterminer elle-même la part contributive de l'État, des provinces, des communes et des propriétaires intéressés dans la dépense à résulter de l'exécution des grands travaux d'amélioration que réclament ces voies navigables.

» Le Département des Travaux publics n'a point perdu cet objet de vue, et, dans ce moment même, son attention se porte sur les propositions qu'à cet égard, le Gouvernement pourrait soumettre aux délibérations des Chambres législatives.

» Les crédits demandés au projet de Budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1856, sont d'ailleurs destinés à pourvoir à des frais d'entretien qui, aux termes de la loi précitée du 1^{er} janvier 1854, sont à la charge exclusive de l'État. »

La section centrale désire que le Gouvernement présente incessamment le projet de loi destiné à régler la part contributive des provinces, des communes et des propriétaires intéressés, dans l'exécution des grands travaux d'amélioration des cours d'eau et canaux, dont l'administration a été reprise par l'État, en vertu de la loi du 1^{er} janvier 1854, et qu'il porte au Budget de l'exercice prochain les crédits suffisants pour leur entretien.

Adopté.

ART. 35. — *Canal de Plasschendaale vers Dunkerke.* . . fr. 20,500 »

Augmentation de 12,500 francs.

Adopté.

ART. 36. — *Plantations nouvelles le long des voies navigables.*

— *Entretien, surveillance des plantations existantes* fr.

25,000 »

Cet article comprenant, comme l'art. 8, des frais de surveillance, la section centrale a demandé des explications.

Voici la réponse du Gouvernement :

« Le crédit de 25,000 francs demandé pour le service des plantations des voies navigables administrées par l'État, étant égal à ceux alloués, pour le même service, aux Budgets des exercices antérieurs, il doit être bien entendu que la somme à prélever sur ce crédit pour être affectée aux frais de surveillance extraordinaire, sera, comme les années précédentes, limitée au chiffre de 1,500 francs.

» L'arboriculteur, auquel est confié le soin d'inspecter les plantations des voies navigables, est celui à qui semblable mission est confiée, en ce qui concerne les plantations des routes de l'État. »

La section centrale fait remarquer que l'arrêté royal du 19 février 1848 interdit de confondre dans une même allocation les dépenses relatives au personnel et au matériel.

Les allocations destinées au personnel du service des ponts et chaussées sont suffisantes pour faire face à tous les besoins du service. L'entretien des plantations devrait être compris dans celui de la voie navigable même. La section centrale a donc supprimé le mot : *surveillance*.

Le crédit a été adopté.

ART. 37. — *Frais d'études, levée de plans, achat et réparations d'instruments.* fr. 7,000 »

Adopté.

ART. 38. — *Entretien des bacs et bateaux de passage, des embarcations sur l'Escaut et le Rupel* 27,000 »

La section centrale demande que le Gouvernement prenne, à l'égard du passage d'Anvers à la Tête-de-Flandre, la même mesure qu'à l'égard des autres services de cette nature, que le service soit mis en adjudication et que l'entrepreneur soit chargé des frais du matériel et de son entretien.

Adopté.

4^{me} SECTION. — PORTS ET CÔTES.

ART. 39. — *Port d'Ostende* 187,545 »

Réduction de 3,300 francs.

La question suivante a été posée par la section centrale.

Le port d'Ostende a obtenu des crédits par des lois spéciales pour son amélioration: pourquoi alors en demander dans le même but au Budget à imputer sur les recettes ordinaires?

Ce mode de procéder établit une confusion regrettable.

Réponse de l'administration.

« Deux crédits ont été successivement ouverts au Gouvernement pour l'amélioration *des ports et côtes*.

» Le premier de ces crédits a été alloué par le § 7 de l'art. 8 de la loi du 20 décembre 1851, jusqu'à concurrence de. . . fr. 400,000 »

» Le second l'a été par le § 2 de l'art. 1^{er} de la loi du 7 juin 1855, jusqu'à concurrence de 300,000 »

ENSEMBLE. 700,000 »

» Il résulte du relevé publié dans l'Exposé des Motifs à l'appui du projet de la loi du 7 juin 1855, et indiquant l'emploi qui a été fait du premier de ces crédits, que, comme le comportait sa destination, ce crédit a été affecté non-

seulement à des travaux d'amélioration du port d'Ostende, mais aussi à des travaux d'amélioration des côtes.

» Le crédit de 300,000 francs a été affecté, en totalité, à la continuation des travaux de construction de la digue d'enceinte du bassin de retenue de l'écluse de chasse à établir à l'est du port d'Ostende.

» Les crédits spéciaux que le Gouvernement a déjà obtenus et qu'il compte demander encore pour l'amélioration des ports et côtes, sont, en ce qui concerne particulièrement le port d'Ostende, destinés à pourvoir à la dépense à résulter de l'exécution d'une nouvelle écluse de chasse munie d'un bassin de retenue, laquelle a été entreprise dans le but d'approfondir l'entrée dudit port, spécialement dans l'intérêt de la navigation à vapeur.

» Les sommes portées dans la colonne des charges extraordinaires au projet de Budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1856, doivent être affectées à des travaux de reconstruction, de restauration ou de complément d'ouvrages existants du port d'Ostende, et ont pour but de faciliter l'exploitation de ce port.

» Des crédits de la nature de ceux demandés aujourd'hui ont été, chaque année, alloués au Gouvernement par les Budgets du Département des Travaux publics, depuis la promulgation de la loi du 20 décembre 1851. »

La section centrale insiste encore pour que les dépenses à faire pour les travaux publics, soient fractionnées en deux catégories.

La première formerait le Budget des dépenses ordinaires, les dépenses d'entretien. Les recettes ordinaires auraient à y pourvoir au moyen de crédits, dont la disposition est limitée par la durée de l'exercice.

La deuxième constituerait le Budget des dépenses extraordinaires, c'est-à-dire des dépenses de construction et d'amélioration. Ce serait aux crédits spéciaux à les couvrir, à des crédits dont la disposition est permise tant qu'ils ne sont pas épuisés, et dont les parties non absorbées sont portées nécessairement d'un Budget à un autre jusqu'à extinction.

L'article est adopté.

ART. 40. (Nouveau). — *Construction d'un phare de premier ordre* (première moitié de la dépense) . . . fr. 112,500 »

Voir les motifs page 12 du Budget rectifié.

Cette demande de crédit ne fait pas partie de la proposition primitive du Budget, et n'a pas été soumise à l'examen des sections. Cette demande constitue un amendement présenté le 7 février dernier.

Le feu du phare d'Ostende n'est visible en mer qu'à une distance peu éloignée. Le feu des phares voisins de Dunkerke et de Flessingue est visible à une plus grande distance. Il en résulte des méprises pour les bâtiments qui ont l'intention d'entrer dans le port d'Ostende.

La section centrale, considérant que cette construction présentera des avantages au commerce, qu'il est avantageux au pays de favoriser le mouvement des ports, d'activer la navigation, et que les navires qui entrent dans le port d'Ostende acquittent d'ailleurs un droit de phare, a admis le crédit demandé.

ART. 41. — *Port de Nieupoort* fr. 24,000 »

Augmentation de fr. 10,066 67 cs.

Aux termes de l'arrêté royal du 6 juin 1829, l'entretien de ce port était pour les deux tiers à charge de l'État, et pour un tiers à charge de la province.

Le Gouvernement croit que la reprise par l'État de l'Yser et du canal de Plasschendaale, fait cesser les effets de cette disposition.

L'État se trouve donc seul chargé de l'entretien du port de Nieupoort.

Adopté.

ART. 42. — *Côte de Blankenberghe* fr. 127,200 »

Réduction de 10,700 francs.

Adopté.

ART. 43. — *Phares et fanaux. — Entretien* fr. 2,200 »

Adopté.

3^{me} SECTION. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 44. — *Traitement des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement* fr. 603,609 98

Augmentation de 3,400 francs.

Voir à l'article 45 les motifs de l'adoption.

ART. 45. — *Traitement et indemnités des chefs de bureau, commis, des éclusiers, pontonniers, gardes-ponts à bascule et autres agents subalternes du service des ponts et chaussées* fr. 404,052 44

Augmentation de 17,310 francs.

Voir les motifs des augmentations des articles 44 et 45, à la page 73 du Budget rectifié.

La 3^{me} section a émis l'avis qu'il y aurait lieu de supprimer les ponts à bascule qui existent encore. Ils lui semblent désormais inutiles.

Les autres sections adoptent sans observation.

Le Gouvernement a répondu à la section centrale ce qui suit :

« Le Département a toujours été d'avis que la construction des chemins de fer doit amener successivement la suppression de tous les ponts à bascule. Aussi, n'en existe-t-il plus que neuf dans tout le pays, et récemment l'on a demandé aux ingénieurs en chef-directeurs des ponts et chaussées dans les provinces où ils sont situés, si, par suite des divers chemins de fer construits récemment ou

en construction, le moment n'est pas arrivé d'opérer la suppression complète de ces instruments de pesage.

» D'après les réponses de ces fonctionnaires, l'on vient encore d'arrêter la suppression, à partir du 1^{er} mai prochain, de quatre desdits ponts, qui sont situés à Hal, à Hamme-Mille, à la sortie de Gand vers Courtrai, et à Rocour. Quant aux cinq ponts restants, MM. les ingénieurs en chef demandent leur maintien *provisoire*, vu qu'il y a encore une grande circulation sur les routes où ils sont situés, et que par leur moyen l'on empêche les voitures de roulage de circuler en surcharge. La mesure *provisoire* dont il s'agit est toute dans l'intérêt de la conservation de certaines routes, mais il est très-probable que dans deux ou trois ans au plus, on pourra les supprimer. »

La province de Brabant rétribue deux conducteurs mis à la disposition de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui dirige le service des routes de la province. Il en dispose indistinctement pour le service provincial et pour celui de l'État. La Députation provinciale offre de liquider leur traitement (4,000 francs) au profit du trésor public, si le Gouvernement consent à faire passer les deux conducteurs au service de l'État. Ce ne serait donc qu'un simple virement de fonds.

Motifs de l'augmentation proposée à l'article 44, d'après l'exposé de l'administration.

L'administration propose d'admettre, dans le corps des ponts et chaussées, deux personnes payées, jusqu'à présent, par la province de Brabant, avec le titre de conducteurs provinciaux. Ces deux employés ont-ils passé les examens requis par l'arrêté organique des ponts et chaussées, ont-ils rempli, jusqu'à ce jour, des fonctions actives de conducteur, ou ne sont-ce pas plutôt des commis attachés au bureau de l'ingénieur en chef ?

Question posée par la section centrale.

« Les règlements en vigueur stipulent, en effet, que le recrutement des conducteurs a lieu parmi les élèves de l'école du génie civil déclarés admissibles à ce grade. Mais il n'est pas interdit au Gouvernement d'établir une exception à la règle générale, lorsque l'intérêt du service le lui conseille. C'est ainsi qu'en 1850, plusieurs surveillants, que recommandait une connaissance pratique étendue, ont été nommés en dehors des règles ordinaires.

Réponse de l'administration.

» Les deux conducteurs dont il s'agit n'ont pas passé l'examen des élèves de l'école du génie civil, mais ils ont subi celui d'arpenteur juré. Ils font le service de conducteur à l'entière satisfaction de l'ingénieur en chef sous les ordres duquel ils sont placés. Au surplus, la Députation provinciale du Brabant a mis, pour condition expresse de l'abonnement consenti par elle, l'admission au service de l'État en leurs qualités respectives de conducteurs et commis provinciaux ; sans cette condition, l'abonnement devrait être considéré comme non avenue. »

Admission, au service du Gouvernement, de quatre commis provinciaux attachés au bureau de l'ingénieur en chef.

Motifs de l'augmentation proposée à l'article 45, d'après l'exposé de l'administration.

La province de Brabant verserait leur traitement (6,100 francs) dans la caisse de l'État.

Traitements à payer à des éclusiers, aides éclusiers, pontonniers, gardes-canal

par suite de la reprise de quelques voies navigables, telles que l'Yser, le Moervaert et autres, et par suite de l'achèvement de canaux ou de constructions de la nature de celles qui se font à la Meuse dans les environs de Liège.

Question posée par la
section centrale.

La somme de 3,700 francs, jugée nécessaire pour la manœuvre de deux barrages, à Liège et à Jemeppe, sur la Meuse rectifiée et canalisée, paraît considérable.

Au canal de la Campine, dont la navigation n'a pas d'activité, il existe non-seulement des éclusiers (ce qui est indispensable), mais des sous-éclusiers, logés comme les éclusiers aux frais de l'État, ce qui n'empêche pas les éclusiers d'avoir encore des ouvriers à leurs ordres.

Le service d'une écluse ne doit pas exiger au delà du personnel d'un éclusier et d'un nombre d'aides salariés variant avec l'importance de la navigation.

Il semble que l'on pourrait disposer du personnel surabondant, qui existe sur le canal de la Campine et ailleurs, pour la manœuvre des travaux faits à la Meuse, et réduire le crédit demandé.

Cette question a de l'importance : les barrages de la Meuse seront nombreux quand ils seront terminés ?

Réponse de l'adminis-
tration.

« Pour bien apprécier l'utilité de ce crédit, il importe de se rendre bien compte de l'importance des ouvrages indiqués ci-dessus. Il est à remarquer, en effet, que les ouvrages d'art se composent chacun d'une écluse à sas de neuf mètres d'ouverture et de deux barrages, et qu'il y a, par conséquent, six emplois différents à desservir. D'un autre côté, il est à considérer que la manœuvre de ces barrages constitue un travail pénible et dangereux, et qui doit être fait de nuit comme de jour, en cas de crue d'eau. Enfin, si l'on considère que la moyenne des traitements alloués aux agents chargés de ce service n'est que de fr. 616 66 c^s, on reconnaîtra certainement que cette rémunération est à peine en rapport avec le travail qui y donne lieu.

» L'assertion qu'il existerait des sous-éclusiers attachés au canal de la Campine et à d'autres canaux encore, est inexacte. Nulle part il n'y a d'agent ayant cette qualité. Il n'y a, au canal de la Campine, que des aides éclusiers, lesquels sont au nombre de trois. Les écluses auxquelles ils sont employés étant à sas accolés, circonstance qui double le travail, leur utilité ne saurait être contestée.

» En général, ce n'est pas, comme on paraît le croire, l'activité de la navigation qui nécessite le concours d'aides éclusiers, mais bien la dimension des écluses, la difficulté inhérente à la manœuvre, ou bien la recette des droits de navigation. C'est ainsi que sur le canal de Charleroy à Bruxelles, qui compte 55 écluses à petite dimension, il n'existe pas un seul aide éclusier, bien que la navigation y soit plus active que partout ailleurs.

» Du reste, le Département des Travaux publics ne se décide à nommer des aides éclusiers que là où ils sont indispensables d'une manière permanente.

» Lorsque la navigation prend parfois une activité telle que les éclusiers ne sauraient plus suffire au travail, les chefs de service sont autorisés à leur adjoindre des ouvriers journaliers, qui sont congédiés dès que la navigation a repris son mouvement ordinaire. »

La section centrale a adopté les crédits des articles 44 et 45, tels qu'ils ont été proposés par le Gouvernement. Il s'agit d'une mesure qui a été admise pour les autres provinces, et nommément l'année dernière pour celle de Liège.

ART. 46. — *Frais des jurys d'examen et voyages des élèves de l'école du génie civil.* fr. 12,000 »

Adopté.

CHAPITRE III.

MINES.

La 4^{me} section est convaincue que l'industrie des houilles ne verse pas au trésor une quote-part contributive proportionnée à son importance. Elle appelle l'attention particulière du Gouvernement sur cette observation.

L'administration a répondu que la Chambre est saisie d'une proposition due à l'initiative de l'un de ses membres, qu'elle croit devoir en attendre la discussion avant de présenter des amendements ou un contre-projet. Qu'au surplus, si la Chambre voulait augmenter le produit des redevances, elle peut atteindre ce but sans modifier la législation; il suffirait, lors de la discussion du Budget des Voies et Moyens, d'élever la redevance proportionnelle. Elle est établie à 2 ½ p. 0/0; la loi de 1810 permet de la porter à 5.

ART. 47. — *Personnel du conseil des mines* fr. 41,700 »

ART. 48. — *Frais de route.* 600 »

ART. 49. — *Matériel* 2,000 »

ART. 50. — *Subsides aux caisses de prévoyance, etc.* 45,000 »

ART. 51. — *Impressions, achat de livres, publications* 7,000 »

ART. 52. — *Traitements du personnel du corps des mines* . . . 150,033 33

Augmentation de 9,400 francs.

Le Gouvernement motive cette augmentation par le développement immense qu'ont pris l'exploitation des substances minérales et l'emploi des machines à vapeur.

Aussi le travail des ingénieurs s'est-il considérablement accru.

L'avancement et les traitements des sous-ingénieurs et aspirants sont si médiocres, que sur 46 membres dont le corps se compose, près d'un tiers a quitté l'administration depuis quatre ans.

Ces perturbations finiraient par désorganiser le service, si on ne prenait des mesures pour les arrêter.

La section centrale a adopté le crédit tel qu'il a été présenté.

ART. 53. — *Jury d'examen et voyages des élèves de l'école des mines.* 6,000 »

Adopté.

ART. 54. — *Commission des procédés nouveaux. — Frais de route et de séjour* 600 »

Adopté.

ART. 55. — *Idem. Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc.* 1,400 »

Adopté.

ART. 56. — *Commission des Annales des Travaux Publics. — Frais de route et de séjour* 1,100 »

Adopté.

ART. 67. — *Idem. Publication du recueil, frais de bureau, etc.* 3,900 »

Adopté.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE.

—

BUDGET DES CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ PRÉLIMINAIRE.

Faire de plus en plus apprécier l'urgence d'adopter un système d'exploitation qui réduise l'élévation des dépenses improductives, qui prépare des progrès plus sensibles pour les recettes en vivifiant le trafic par des affluents plus nombreux, par la perfection et la suffisance du matériel fixe et mobile, par des conditions plus avantageuses offertes au commerce national et étranger, tel est le but que la section centrale a désiré atteindre en examinant au grand jour les pièces de ce vaste instrument, qui exerce une influence si considérable sur les intérêts du pays.

En 1850, la Cour des comptes a dressé, à la demande de la Chambre des Représentants, le compte commercial des chemins de fer de l'État, arrêté au 31 décembre 1848. Le rapporteur de votre section centrale ayant demandé le complément de ce travail, la Cour des comptes lui a adressé la réponse ci-annexée ⁽¹⁾, sous le n° 98021. La Cour a formé administrativement, et non plus commercialement, le compte général des chemins de fer de 1834 à 1854, c'est-à-dire qu'en posant les chiffres des recettes et des dépenses, elle a laissé de côté les pertes éventuelles sur les emprunts, les intérêts réciproques sur les avances du trésor, et les prélèvements de l'amortissement.

Elle arrive à cette conclusion, que les intérêts et les dépenses d'exploitation et d'entretien, qu'en un mot, tous les frais autres que ceux de premier établissement faits dans la période du 1^{er} mai 1834 au 31 décembre 1854, ont excédé

(¹) Voir aux annexes, page 76.

de plus de 26 millions ⁽¹⁾ les recettes effectives réalisées dans la même période, et que, dès lors, le trésor ne profitera directement de cette grande entreprise nationale que lorsque les excédants de recette auront comblé ce déficit.

La Cour des comptes ajoute immédiatement que les produits des chemins de l'État vont en s'accroissant et que les deux dernières années ont donné un revenu net de plusieurs millions de francs.

Les dépenses de toute nature du chemin de fer, autres que celles de premier établissement, renseignées dans l'état de la Cour des comptes à fr. 233,560,942 24 c^s, comprennent les intérêts et frais des emprunts à concurrence de fr. 113,697,182 28 c^s ⁽²⁾.

La Chambre, nous en sommes convaincus, trouvera dans ces documents des indications intéressantes dues au zèle de la Cour des comptes, et aussi complètes qu'il est possible sur la question de cette entreprise, dont les résultats ont une importance si grande au point de vue des finances publiques.

Les recettes augmentent, parce que les chemins de l'État en Belgique sont établis sur un sol fécondé par l'agriculture, par l'industrie et par les richesses minérales, parsemé de villes opulentes et de nombreux centres de population.

Elles prospèrent, dans une certaine mesure, malgré une organisation administrative défectueuse, malgré l'absence d'impulsion, malgré le manque d'action et de responsabilité des chefs de service, enfin, malgré une situation provisoire trop longtemps prolongée.

Mais quelle en est la conséquence? Les augmentations de dépenses suivent de trop près la progression des recettes, et les recettes ne s'élèvent pas à la hauteur des éléments de succès qui sont à la portée de cette entreprise nationale.

Les recettes enfin, auront probablement atteint leur apogée, si une réorganisation ne vient pas réduire les dépenses.

Car, d'un autre côté, des concurrences nuisibles au chemin de l'État s'élèvent de toutes parts, et son achèvement nécessitera des emprunts qui augmenteront son compte capital et des dépenses des intérêts qui en sont la conséquence inévitable.

On peut en juger par la comparaison des résultats obtenus par quelques chemins français avec les résultats des chemins fer de l'État en Belgique ⁽³⁾. Il suffit de jeter les yeux sur le tableau établi ci-après :

⁽¹⁾ Les frais autres que ceux de premier établissement, faits dans la période du 1 ^{er} mai 1834 au 31 décembre 1854, se sont élevés à		fr.	233,560,942 24
Et les recettes de toute nature, effectuées dans la même période, à			207,230,034 01
Excédant des dépenses sur les recettes.		fr.	26,350,908 25
Soit.			11 27 %.
⁽²⁾ 1 ^o Intérêts et frais des bons du trésor.		fr.	2,480,348 64
2 ^o Intérêts des emprunts, déduction faite de la somme de fr. 7,269,936 69 c ^s , pour la partie des intérêts passés au fonds d'amortissement.			407,970,639 28
3 ^o Frais relatifs aux emprunts, y compris les frais concernant leur amortissement			3,246,194 36
TOTAL.		fr.	113,697,182 28
Soit en moyenne par an.			5,501,476 36

⁽³⁾ La section centrale a inséré ces chiffres comme très-utiles à consulter, mais sous toute réserve de leur complète exactitude.

ÉPOQUE. D'EXPLOITATION.	RECETTES.	DÉPENSES.	Tantième DES RECETTES absorbées par les dépenses.	Longueur MOYENNE exploitée. — kilomètres.	RECETTE par kilomètre.	DÉPENSE par kilomètre.	Observations.
----------------------------	-----------	-----------	---	---	------------------------------	------------------------------	---------------

CHEMIN DE FER DU NORD.

Année 1850.	22,674,400	8,838,000	39 %	575	39,432	15,370	Les chiffres concernant les Sociétés étrangères ont été extraits de leurs comptes rendus.
— 1851.	25,107,000	9,217,000	36 ⁷ / ₁₀ %	647	38,805	14,246	
— 1852.	28,430,000	9,825,000	34 ⁶ / ₁₀ %	710	40,042	13,835	
— 1853.	33,381,000	11,650,000	34 ⁸ / ₁₀ %	710	47,015	16,380	
— 1854.	38,507,000	14,281,000	37 ¹ / ₁₀ %	710	54,255	20,114	

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

Année 1852.	17,533,024 91	6,192,599 97	35 %	583	45,778 13	16,168 14
— 1853.	20,272,860 34	6,677,680 15	32 ³³ / ₁₀₀ %	583	52,951 75	17,435 19
— 1854.	25,269,227 66	8,912,893 15	35 ²⁷ / ₁₀₀ %	435 ⁵¹⁸ / ₁₀₀₀	58,047 75	20,474 44

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Année 1850.	9,882,210 52	3,345,878 58	33 ⁵² / ₁₀₀ %	"	"	"	(1) A partir de 1852, cette Société comprend celles du Centre d'Orléans à Bordeaux, et de Tours à Nantes.
— 1851.	10,475,318 42	3,191,490 14	30 ⁴⁹ / ₁₀₀ %	"	"	"	
— 1852 (1).	26,592,158 87	9,159,735 03	34 ⁷⁸ / ₁₀₀ %	824	32,092 38	11,116 18	
— 1853.	36,059,052 94	13,592,738 24	37 ⁷ / ₁₀ %	1,017	35,456 30	13,365 50	
— 1854.	44,246,046 25	18,385,879 26	41 ⁸⁶ / ₁₀₀ %	1,143	58,710 45	16,086 65	

CHEMIN DE FER EXPLOITÉ PAR LE GOUVERNEMENT BELGE.

Année 1850.	14,665,025 10 (2)	9,308,629 15	63 ¹ / ₂ %	"	"	"	(2) Les dépenses sont le résumé des sommes allouées par les Budgets et les crédits supplémentaires, mais elles ne comprennent pas celles qui ont été prélevées sur l'art. 2 pour le service de l'administration centrale.
— 1851.	15,698,804 91	9,079,050 37	57 ⁸ / ₁₀ %	625	25,121	14,526	
— 1852.	17,078,003 06	9,024,783	52 ⁸ / ₁₀ %	625	27,325	14,439	
— 1853.	19,342,795 95	9,887,723	51 ¹ / ₁₀ %	632	30,605	15,645	
— 1854.	22,045,653 23	11,389,040 24	51 ⁷ / ₁₀ %	637	34,609	17,884	
— 1855.	25,566,558 74	15,227,670	56 ¹ / ₁₀ %	653	36,088	20,256	(3) Budget des voies et moyens.
— 1856.	(5) 22,500,000	(4) 15,551,520	69 ¹ / ₁₀ %	"	"	"	(4) Projet de Budget rectifié.

Le Budget des dépenses présumées nécessaires à l'exploitation des chemins de fer et télégraphes, pour l'exercice 1856, a été présenté le 6 février 1855, au chiffre de fr. 11,344,670 » sans y comprendre le service des postes.

Le même Budget, présenté avec des amendements, le 7 février 1856, porte l'estimation des besoins du service des chemins de fer et télégraphes à 15,551,320 »

Ce qui donne une augmentation de 4,206,650 »

Cette augmentation se répartit comme il suit :

Traitements.

Entretien du service de la voie (art. 58) . . .	10,100	»
Arsenaux. (art. 62) . . .	15,800	»
Traction (art. 64) . . .	32,000	»
Mouvement et trafic . . . (art. 68) . . .	133,500	»
Télégraphes. (art. 73) . . .	13,000	»
Comptabilité-matière . . . (art. 76) . . .	40,450	»
	244,850	»

Salaires.

Entretien de la voie . . . (art. 59) . . .	223,300	»
Réparation du matériel . . (art. 63) . . .	357,700	»
Mouvement et trafic . . . (art. 69) . . .	274,600	»
Télégraphes. (art. 74) . . .	2,000	»
	857,600	»
Le service en général . . . (art. 77) pré-		
sentant une diminution de fr.	4,200	»
Il reste	853,400	»

Matériel.

Voies. (art. 60) . . .	349,000	»
— (art. 61) . . .	117,000	»
Combustible (art. 65) . . .	1,033,400	»
Matières premières . . . (art. 66) . . .	1,352,900	»
Frais d'exploitation . . . (art. 70) . . .	115,600	»
Camionnage. (art. 71) . . .	54,000	»
Pertes et avaries (art. 72) . . .	20,000	»
Télégraphes. (art. 75) . . .	5,000	»
Service en général. . . . (art. 78) . . .	61,500	»
	3,108,400	»

TOTAL ÉGAL. fr. 4,206,650 »

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La 1^{re} section a émis le vœu que le matériel des chemins de fer soit mis en état de satisfaire aux besoins de l'industrie et du commerce. Elle fait cette demande dans l'intérêt même du trésor public.

La 4^{me} et la 5^{me} section se plaignent des demandes successives de crédits supplémentaires pour des dépenses accomplies sans l'assentiment de la Législature.

La 1^{re} section demande que la section centrale se fasse produire une liste exacte de toutes les personnes, fonctionnaires ou particuliers, auxquelles le Gouvernement accorde la circulation gratuite sur les chemins de fer, au moyen de coupons dits de service.

La 1^{re} section n'admet cette dispense d'acquitter le péage que pour les fonctionnaires seulement, et lorsque les besoins du service l'exigent.

L'administration a transmis à la section centrale :

1^o L'état des permis de libre parcours, délivrés aux compagnies de chemins de fer belges et étrangères.

Les compagnies belges sont au nombre de 12, celui des compagnies étrangères s'élève à 38. L'agent général des relations internationales à Cologne, et l'inspecteur général des télégraphes français s'y trouvent compris.

2^o Une liste nominative des fonctionnaires pourvus de coupons de service : ils sont au nombre de 74.

Ces états seront déposés sur le bureau pendant la discussion. Ils ont été imprimés à la suite du rapport fait par l'honorable M. Dumon, sur le Budget des Travaux publics de 1850.

La section centrale a transmis au chef du Département des Travaux publics les questions suivantes ; elles se rattachent à la discussion générale.

Question posée par la section centrale.

Est-il compatible avec le bien du service que des fonctionnaires suspendent la marche des trains *express*, même en dehors des stations, dans le seul but de monter en voiture ?

Réponse de l'administration.

« Le Ministre seul détermine les arrêts des convois, et dans des circonstances exceptionnelles autorise l'arrêt d'un convoi *express* dans les stations de passage.

» Toutefois, les fonctionnaires supérieurs peuvent, pour des motifs de service dont l'urgence ne permet pas de recourir au Ministre, prescrire l'arrêt d'un convoi *express*, sauf à en rendre compte au Ministre, qui apprécie.

» Ce qu'il importe de prévenir, c'est l'abus qu'on pourrait faire de cette faculté. Les chefs de convoi devant rendre compte chaque jour de tout incident relatif à la marche de leur convoi, l'abus est impossible.

» Il y a lieu de remarquer, du reste, que l'arrêt d'un convoi de vitesse ne se refuse jamais à un voyageur qui en fait la demande à l'administration supérieure, lorsque cette demande est fondée sur des motifs d'urgence et pour un objet important. »

Puisqu'il en est ainsi, la section centrale pense qu'il y a lieu de faire droit aux réclamations d'une ville de 35,000 âmes, qui demande que le train *express* qui part pour l'Allemagne, s'arrête un instant dans la gare de Louvain.

Un arrêt de trois minutes favoriserait les recettes, et ne nuirait pas à la ponctualité du service. La machine dont on fait usage est assez puissante pour gagner, sans difficulté, une demi-heure dans son trajet de Bruxelles à la frontière.

La section centrale demande l'état des agents employés au service personnel des directeurs, chefs de service, chefs de stations et autres fonctionnaires; ils sont nombreux? Question posée.

» Il est probable que la section centrale fait allusion aux huissiers et messagers de la direction et aux plantons des chefs de service de station et de section. Réponse de l'administration.

» Le planton était un ouvrier attaché à ces derniers agents, pour en disposer à toute heure et dans toutes les circonstances imprévues.

» Cet état de choses pouvant prêter à des abus, le Département des Travaux publics y a coupé court par l'ordre de service ci-après :

» A dater de la réception du présent ordre, les plantons, autorisés par les instructions, sont supprimés.

» Ils rentreront immédiatement dans le cadre du personnel ordinaire.

» Je me réserve de décider l'admission d'un garçon de bureau près des services où je le jugerai indispensable.

» Je défends de distraire un agent quelconque de son travail pour l'employer à des usages domestiques. Cette défense est absolue et ne comporte aucune restriction.

» Les inspecteurs, chefs de service et contrôleurs, veilleront à l'exécution de ce qui précède et me signaleront les infractions qu'ils seraient dans le cas de constater. »

23 mars 1856.

Parmi les complications énumérées page 30 de l'Exposé des Motifs, à l'effet de repousser avec énergie (*sic*) toute comparaison qui tendrait à établir l'infériorité du service de l'État, l'on cite le travail, des plus laborieux, des plus compliqués, dit-on, relatif aux décomptes des transports mixtes. Question posée par la section centrale.

Pourquoi l'administration n'a-t-elle pas mis en pratique l'avis émis par le comité consultatif, il y a 10 mois, qui tend à organiser à frais communs avec les compagnies un bureau de liquidation à l'instar du *clearing house* de Londres?

« Le travail relatif aux décomptes des transports mixtes et internationaux se complique de plus en plus par la mise en exploitation de nouvelles lignes concédées. Réponse de l'administration.

» Le travail qui incombe à chaque société, prise isolément, est peu considérable; mais, pour l'État, qui expédie, reçoit ou transporte en transit des produits de toutes ces lignes, le travail est beaucoup plus important.

» Supposons deux expéditions de La Louvière, pour Lessines et pour Roulers.

» Un exemple fera mieux ressortir la position respective de l'État et des Compagnies en relation.

» La société de Manage se bornera à porter en compte au crédit de l'État toute la taxe de Mons à Lessines ou à Roulers.

» Le contrôle aura à vérifier cette taxe, puis à la subdiviser et à la porter dans des décomptes distincts, savoir :

» Pour le premier cas :

» *a.* Part de la société de Tournay à Jurbise, pour le parcours de Jurbise à Ath (50 p. % de la recette afférente à ce parcours).

» *b.* Part de la société de Dendre-et-Waes (75 p. % sur le restant).

» *c.* Part de l'État.

» Pour le deuxième cas :

» *a.* Part de la société de Tournay à Jurbise (50 p. % pour le parcours de Jurbise à Tournay).

» *b.* Part de la société de la Flandre occidentale pour le parcours de Courtrai à Roulers.

» *c.* Part de l'État.

» Dans cette situation, il semble que les Sociétés n'aient pas un intérêt considérable à la création à frais communs avec l'État d'un bureau de vérification pour les transports mixtes.

» En effet, chaque société doit *dans tout état de choses*, avoir un service de contrôle pour les transports à l'intérieur de ses lignes ⁽¹⁾. Ce contrôle peut, comme besogne accessoire, pourvoir à la partie de vérification relative aux transports mixtes.

» La création d'un *clearing house* à frais communs serait donc pour la plupart des sociétés une charge sans compensation.

» Le Département des Travaux publics ne repousse pas le principe d'une institution de ce genre. Il se borne à indiquer les considérations qui, jusqu'ici, n'en ont pas fait sentir la nécessité.

» On ne doit pas perdre de vue, au surplus, qu'une institution de cette importance ne s'improvise pas, qu'elle nécessitera une étude très-sérieuse et le concours pécuniaire des compagnies, et qu'elle ne pourra être réellement utile aux diverses parties intéressées que lorsque les lignes concédées auront pris un plus grand développement. »

L'administration se borne à indiquer des considérations qui, d'après son avis, n'ont pas fait sentir jusqu'à présent la nécessité de la création d'un *clearing house*.

La section centrale estime que ces considérations tendent au contraire à démontrer la convenance de cet établissement, au point de vue surtout des in-

(1) Il va de soi que cette observation ne s'applique pas aux sociétés de Tournay à Jurbise et de Dendre-et-Waes, dont l'administration peut seule et doit faire les décomptes, puisque c'est l'État qui exploite les lignes.

térêts de l'État. Elle pense que cette amélioration ne doit pas exiger de longues études. L'organisation du *clearing house* de Londres est facile à connaître.

Cet établissement simplifierait non-seulement les décomptes avec les Compagnies, mais il répartirait d'une manière équitable des frais qui sont, pour le moment, à la charge exclusive de l'État.

Le compte rendu des observations qui concernent la discussion générale, se termine par la question suivante, qui a été soulevée en section centrale.

Un membre de la section centrale ayant témoigné sa surprise de ce que le transport du numéraire appartenant au trésor public, et du matériel des dépôts des régiments, ne s'effectue pas par le service des chemins exploités par le Gouvernement, mais par les messageries, qui usent des chemins de l'État.

Ce membre a proposé à la section centrale d'émettre le vœu qu'à l'avenir, le transport du numéraire appartenant à l'État et du matériel de l'armée soit confié au service des chemins de fer de l'État.

Deux membres ont accueilli cette proposition. Deux ne l'ont pas admise. Un s'est abstenu.

La proposition a été rejetée par parité de suffrages.

Les membres opposants ont motivé leur vote sur ce qu'on ne pouvait priver le caissier de l'État et les conseils d'administration des régiments, de la liberté de choisir les services de transport qui leur offrent les conditions les plus favorables, et qui présentent le plus de garanties pour couvrir leur responsabilité.

SERVICE D'EXÉCUTION.

1^{re} SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.

Ce service important se rattache intimement à la sécurité et à la promptitude des transports. Il exerce une influence considérable sur la dépense.

Pour aboutir à des résultats satisfaisants, le zèle et la bonne volonté des agents dont le service se compose ne suffisent pas; il faut une direction spéciale à ce zèle et à cette bonne volonté, il faut une pensée unique à l'étude des projets et à l'impulsion à donner aux travaux, il faut un chef de service responsable de l'entretien de la voie et des bâtiments, responsable des constructions nouvelles, responsable de la qualité des matériaux, responsable même de l'absence des améliorations acquises par l'expérience. La responsabilité n'existe qu'à la condition d'être concentrée dans une main.

Il faut, enfin, pour que l'action du service puisse se développer avec promptitude et facilité, que l'organisation du personnel ne soit pas trop compliquée.

Or, les améliorations combinées avec l'économie ne sont réalisables que par la mise en pratique de ces principes adoptés par toutes les entreprises de voies ferrées dirigées avec le stimulant de l'intérêt privé.

Aussi, d'après deux membres de la section centrale, c'est parce qu'ils n'ont pas encore été introduits aux chemins de l'État en Belgique que l'on tarde tant à généraliser l'application des procédés qui tendent à prolonger la conservation des billes en bois. L'expérience a cependant assez démontré l'utilité de cette mesure.

Son application fait espérer une économie de 50 p. %.

C'est parce que ces principes ne sont pas mis en pratique que l'on a tant tardé à consolider les rails au moyen d'éclisses ; amélioration signalée depuis longtemps, et qui tend à réduire beaucoup les dépenses d'entretien ; que l'amélioration du ballast est ajournée au détriment du matériel que l'excès de poussière détériore et, au grand déplaisir des voyageurs, que cet inconvénient incommode.

C'est parce que ces principes ne sont pas pratiqués que l'on a construit tant de stations gênantes pour le service des marchandises, dangereuses pour les voyageurs, mal disposées pour la manœuvre des trains ; que l'on a prodigué, enfin, dans les voies des stations tant de plaques tournantes qui ont l'inconvénient d'absorber des sommes considérables, en occasionnant beaucoup de main-d'œuvre et en multipliant les dégradations du matériel.

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

A. Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc.	119,350	»	} 189,260 »
B. Construction nouvelles et entretien des bâtiments et dépendances	57,610	»	
C. Indemnités, frais de déplacement, intérim et travail extraordinaire	12,300	»	

Augmentation de 10,100 francs.

L'administration demande de soustraire de l'art. 59 (salaires) pour augmenter l'art. 58 (personnel de la voie)	10,100	»
De l'art. 63 (salaires) pour augmenter l'art. 62 (personnel de la traction, arsenal)	15,800	»
De l'art. 69 (salaires) pour augmenter l'art. 68 (personnel, mouvement et trafic)	63,000	»
TOTAL.	88,900	»

Cette somme est demandée pour accorder des traitements à 108 employés rétribués jusqu'à présent sur les allocations destinées aux salaires des ouvriers :

12 commis pour le service de la voie et des travaux.
 18 commis pour la traction et l'arsenal.
 58 commis } pour le service du mouvement et trafic.
 20 commis }

Cette proposition exige des explications.

D'après les termes de l'Exposé des Motifs, il ne s'agit que d'une régularisation, d'un simple transfert *sans charge en plus*.

Examinons. L'administration propose de transférer des allocations destinées à solder des ouvriers payés à la journée, c'est-à-dire des allocations assignées aux travaux, 88,900 francs, pour augmenter les allocations destinées au traitement des employés.

Que s'agit-il de régulariser en définitive? Il s'agit de faire sanctionner par la Législature les résultats d'un procédé, au moyen duquel l'administration crée arbitrairement des emplois, en disposant des crédits que la loi du Budget ne destinait pas à cet usage.

Il s'agit donc bien réellement de créer une charge en plus, car si, d'un côté, l'on prend aux allocations des salaires les sommes nécessaires pour accroître les allocations du personnel, on augmente en même temps, et dans une mesure plus considérable, les articles *salaires*.

Ce résultat était inévitable. Les allocations pour les travaux d'entretien devaient être augmentées au moins d'une somme égale à celle qui en avait été distraite pour rétribuer des commis, etc.

Ainsi, la conséquence de cette opération fictive, de ce prétendu transfert, c'est d'augmenter et les allocations du personnel et celles des travaux d'entretien.

Si ce mode d'administration était soutenable, s'il pouvait se perpétuer, les agents du pouvoir exécutif régleraient arbitrairement les extensions du personnel.

L'intervention de la Législature deviendrait illusoire, car les allocations des salaires ne sont en quelque sorte pas susceptibles d'être limitées.

Aussi, ce mode de procéder est-il interdit par l'art. 116 de la Constitution elle-même, par la loi sur la comptabilité publique, par le texte de la loi annuelle du Budget.

Cette interdiction tout élémentaire y a été introduite pour arrêter le Département des Travaux publics dans la voie où il s'est engagé dès avant 1853, lorsque, par le projet de Budget de cet exercice, il demandait 45,900 francs pour régulariser, comme aujourd'hui, la position d'un certain nombre d'employés.

La section centrale formula à cette occasion et introduisit dans son rapport le blâme dont voici les termes :

« Les trois transferts, s'élevant ensemble à 45,900 francs, des articles *salaires* » au crédit pour traitements ont donné lieu à une longue discussion au sein » de la section centrale. La section ne peut s'empêcher, quelles que soient les » considérations qu'on invoque, de *blâmer* l'irrégularité que la nécessité de » ces transferts a révélée; aucun employé ne doit être payé sur état de salaires » comme ouvrier. Une telle dépense n'est pas légale; elle est contraire aux » règles d'une bonne comptabilité, puisqu'elle détruit la sincérité dans les » comptes. La majorité de la section centrale n'a admis les transferts demandés » que pour mettre fin à un état de choses aussi irrégulier. Elle propose d'insérer » dans la loi du Budget une disposition ayant pour objet de prévenir le renouvellement de pareils abus. »

Ni cet avertissement, ni le paragraphe introduit dans la loi du Budget n'ont pu empêcher l'administration de continuer à accroître les dépenses d'un personnel déjà trop considérable, sans le consentement de la Législature.

La majorité de la section centrale s'est néanmoins montrée disposée à accueillir les propositions de l'administration, pourvu qu'il soit bien entendu que l'augmentation réclamée fera *définitivement* une situation irrégulière, qui s'est perpétuée en introduisant dans des états de salaires, que la Cour des comptes devait croire destinés à des ouvriers, des agréés, d'espèces de surnu-

méraires incapables de se livrer aux travaux rudes et pénibles de l'entretien du matériel.

La section centrale s'est, en conséquence, adressée au Département des Travaux publics, afin de savoir positivement si, après avoir obtenu la régularisation proposée, l'administration aurait encore à porter sur ses états de salaires des agréés ou surnuméraires, qui exercent un état autre que celui d'ouvrier.

L'administration a répondu que :

« Le nombre total des agents payés provisoirement sur salaires est de 121, dont 101 faisant fonctions de commis, et 20 faisant fonctions de facteur; que c'est le chiffre renseigné dans les états nominatifs joints à une autre réponse. (Voir aux annexes, page 108, ces états)

» Que si l'on ne demande aux articles 58, 62 et 68 que la somme nécessaire au transfert de 88 commis et de 20 facteurs, ensemble 108 agents, cela résulte de ce que les 13 agents restant à régulariser le seront à charge de l'allocation demandée pour compléter l'organisation de la comptabilité-matière.

» Quant aux agents réguliers, c'est-à-dire aux agents qui, conformément aux articles 88 et suivants de l'arrêté organique du 1^{er} mars 1852, ont pour attributions principales celles de l'ouvrier, et pour attributions secondaires celles de l'employé, tels que les aides au factage, les peseurs, les ouvriers du mouvement, qui prennent les numéros des waggons, écrivent et collent les étiquettes, les aides au magasin, etc., ils n'avaient point à figurer dans cette régularisation, puisqu'ils sont et qu'ils doivent continuer à être payés à la journée sur états de salaires. Il pourra se faire que, par la suite, quelques-uns de ces agents, ayant acquis l'aptitude nécessaire, soient nommés commis ou facteurs. Ce cas est prévu par l'art. 89, § 3, de l'arrêté organique. En résumé, lorsque les régularisations demandées au Budget auront eu lieu, la situation du personnel *sera normale*, en ce sens que tous les fonctionnaires et employés seront payés sur les articles traitements, et que les agréés et les ouvriers le seront sur les allocations affectées aux salaires. »

L'administration déclare que tous les fonctionnaires et employés seront payés sur les articles traitements, qu'il n'y en aura plus de portés sur les articles salaires, quand la régularisation demandée aura eu lieu. La section centrale prend acte de cette déclaration, en ce sens qu'il est bien entendu que la situation *restera normale*.

L'article est adopté par 3 membres de la section centrale, avec le transfert demandé par le Gouvernement.

Deux membres se sont abstenus. L'augmentation de 10,100 francs n'est pas nécessaire pour régulariser la position de 12 commis.

Il suffirait, pour y parvenir, de dégréver l'article en discussion des traitements de plusieurs fonctionnaires de l'administration centrale, ou attachés à des services étrangers à celui de la voie.

Il suffirait de le dégréver de l'imputation de plusieurs traitements de non-activité.

La régularisation de 12 commis maintiendra, d'ailleurs, la position irrégulière de 20 *surveillants* de la voie, payés sur états de salaires, malgré leur nomination par arrêté ministériel.

Enfin, le service de la voie est un de ceux dont le personnel peut subir des réductions.

L'art. 58 offre cette particularité : on en dispose pour des services pour lesquels il n'a pas été voté; on en dispose même pour des non-activités, et une partie du personnel, auquel l'art. 58 est destiné, vit aux dépens des allocations proposées par l'administration pour des travaux.

Le rapport était rédigé et adopté, lorsque la lettre ci-jointe de M. le Ministre des Travaux publics (voir aux annexes, page 112) est venue confirmer les motifs d'abstention énoncés plus haut.

La spécialité des articles n'existe pas pour le Budget des Travaux publics; il se compose en réalité d'un article unique.

Cette confusion entre les articles est la conséquence du défaut d'organisation des services, car le Budget n'est que la mise en application d'un système d'administration.

Le but de ce rapport est de démontrer la nécessité de l'adoption très-prochaine d'une réorganisation. Or, rien ne la démontre mieux que la lettre du chef du Département des Travaux.

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

A. Surveillance et police de la route (surveillants, piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, gardes-signaux, gardes-excentriques, pontonniers, etc.).	748,100 »	}	
B. Entretien ordinaire de la route, remplacement de billes et de rails, etc. (chefs-poseurs, terrassiers, poseurs, maçons, charpentiers, etc.).	725,200 »	}	1,473,300 »

Augmentation de 223,300 francs sur le crédit alloué pour l'exercice 1855.

Cette augmentation est motivée par l'administration sur ce qu'il convient :

1° De porter les salaires de fr. 1 40 c^s par jour à fr. 1 60 c^s (soit 19,400 francs);

2° D'admettre dans le personnel ordinaire préposé à l'entretien de la ligne de l'Est, un certain nombre d'ouvriers, qui ont été occupés à des travaux en régie sur la même ligne (soit 20,000 francs);

3° D'augmenter le personnel-ouvrier préposé à l'entretien de la ligne du Midi : personnel insuffisant par suite des nombreux embranchements et des lignes concédées, reliées au réseau de l'État (27,000 francs);

4° D'augmenter le personnel pour l'entretien, la surveillance et la police de la ligne nouvelle de Dendre-et-Waes, livrée à l'exploitation (152,000 francs).

La dépense pour l'augmentation du réseau exploité a été calculée à raison de 2,000 francs par kilomètre; ce qui fait pour 76 kil. 152,000 francs.

Cet article, comme le précédent, contribue à faire face au besoin du service de l'administration centrale, d'après l'observation d'un membre de la section

centrale. C'est ainsi que le § B, destiné à entretenir la voie ferrée, sert en même temps à payer le service subalterne de l'art. 2. Les traitements des messagers, des garçons de bureau, des plantons, des concierges, etc., de l'administration centrale, sont en grande partie imputés sur l'art. 59.

Quant à l'allocation demandée pour l'entretien des voies de la ligne de Dendre-et-Waes, il paraît évident que la dépense proportionnelle sur laquelle on se base, est exagérée.

Cette ligne est de construction récente. Elle est solidement établie. Il n'est pas juste de prendre pour point de comparaison l'entretien des lignes de l'État, dont les rails et les billes exigent un remaniement considérable.

La majorité de la section centrale vote l'article, en considérant qu'un crédit alloué ne doit pas toujours représenter une dépense accomplie. Elle espère que l'administration n'usera du crédit que dans la limite des besoins bien constatés.

L'augmentation pour salaires a été admise. Les ouvriers chargés de l'entretien de la voie ne sont pas de simples terrassiers; ce travail exige plus d'intelligence. La section centrale n'a pas cru pouvoir prendre la responsabilité d'une proposition de réduction.

ART. 60. — *Matériaux, engins, outils, billes, rails et accessoires
de la voie, matériel fixe tenant à la voie, etc., fr. 1,709,000 »*

Augmentation de 349,000 francs.

Les articles 60 et 61 ont donné lieu à des difficultés, quant à l'imputation des dépenses qui les concernent.

Il importe donc de bien déterminer d'abord la destination de l'art. 60. Cette allocation est destinée à tous les matériaux de la voie en fer proprement dite, les billes, les rails, les coussinets, les clavettes, les coins et autres objets de même nature. Elle est destinée aux changements et croisements de voie, aux plaques-tournantes, aux grues hydrauliques; enfin à tous les outils, ustensiles et objets divers, qui constituent le matériel nécessaire au service de l'entretien de la voie.

Cette augmentation est motivée par la nécessité du remplacement extraordinaire d'un grand nombre de billes.

La section centrale a lieu de craindre que cette dépense extraordinaire ne se reproduise pendant plusieurs années. La mise en bon état d'entretien de la voie exigera, à ce qu'il paraît, le remplacement annuel de 90,000 billes au moins pendant une certaine période. Cette dépense est d'une grande importance; il est donc urgent de songer aux moyens de donner une durée plus longue au bois.

La section centrale regrette que l'administration n'ait pas encore généralisé l'application des procédés qui tendent à prolonger la conservation des billes.

Quant aux crédits demandés pour renouveler les rails, elle ne peut y refuser son assentiment. Cette dépense est nécessaire. Le nombre des rails existants qui manquent de poids et de solidité, est considérable.

Les rails de 27 kilogrammes manquent de stabilité pour résister au passage à vitesse des machines-locomotives; leur poids a considérablement augmenté.

Le défaut de stabilité accélère la destruction du matériel.

Mais puisqu'on procède à des renouvellements de rails sur une grande échelle, pourquoi persister à faire usage d'un modèle de rail dont l'expérience a démontré l'imperfection?

La voie, telle qu'on persiste à l'établir, constitue, d'après l'ingénieur en chef du chemin de fer français du Nord, le côté faible des chemins de fer. « L'établissement, dit-il, est dispendieux, l'entretien est assujettissant, la dépréciation rapide, la sécurité médiocre. »

Pourquoi l'administration belge n'adopte-t-elle pas le *rail-Vignoles*, dont la longue expérience, faite en Allemagne, a établi l'incontestable supériorité? Cette supériorité a été reconnue unanimement par le comité consultatif et par l'administration elle-même. Et c'est encore au rail d'ancien modèle que l'on a donné la préférence dans les dernières adjudications!

L'administration a rangé, dans cette demande de crédit, une dépense de Appareils de signaux. 13,500 francs pour établir des appareils de signaux sur une partie des sections du chemin de Dendre-et-Waes.

La section centrale a vu, avec surprise, que cette dépense de premier établissement n'a pas été comprise dans le cahier des charges de la Compagnie.

C'est un oubli regrettable. La section centrale, cependant, indiquait déjà, en 1853, l'urgence d'adopter un bon système de signaux. La vie des voyageurs est confiée, dit son rapport, à la seule attention du machiniste et du chauffeur.

Le crédit proposé n'est qu'un à-compte léger sur la dépense considérable qu'occasionnera l'établissement de tout un système de signaux. Il s'agit de couvrir 120 stations par des signaux à distance; mais cette dépense indispensable doit être rangée parmi celles de premier établissement, elle doit être portée au compte capital des chemins de fer, c'est à l'emprunt à y pourvoir.

Il est essentiel qu'on puisse établir un compte de dépenses d'établissement, qu'on puisse connaître exactement son produit net en déduisant des recettes brutes les dépenses d'exploitation, de renouvellement et d'entretien.

Pour y parvenir, il faut éviter avec soin de confondre les dépenses d'établissement avec celles qui sont relatives à l'entretien et au renouvellement.

La section centrale a donc réduit d'une somme de 13,500 francs le crédit demandé.

Elle propose une allocation de 1,695,500 francs à l'art. 60.

L'application des éclisses consolide la voie en rendant tous les rails solidaires Eclisses. entre eux, elle tend à les maintenir dans leur niveau et dans leur position normale.

Le système des éclisses boulonnées appliqué à un kilomètre de simple voie, est estimé à 1,537 francs, ce système est d'une application difficile à une voie établie.

Le Gouvernement ayant autorisé, vers la fin de l'année 1852, l'application d'un système d'éclisse dite Lemoine à titre d'essai sur 295 mètres de voie, la section centrale a demandé des renseignements sur les résultats de cette expérience. (Voir aux annexes, page 114.)

ART. 61. — *Travaux et fournitures.*

A. Réparation des ouvrages d'art, du matériel			
fixe tenant à la voie, des stations, bâtiments			
et dépendances	fr.	423,000 »	} 583,000 »
B. Travaux d'amélioration		160,000 »	

Augmentation de 117,000 francs.

L'exposé du Gouvernement ayant motivé les augmentations de crédit de cette section sur le renchérissement des matériaux, la section centrale a produit aux annexes, page 116, un état des prix pendant 5 ans.

L'emploi de ce crédit ayant présenté, comme l'art. 60, des difficultés d'imputation, la section estime que cette allocation est destinée à l'entretien et à la réparation des ouvrages d'art, tels que ponts, aqueducs, viaducs, etc., à l'entretien des barrières, signaux, égouts, pavages, etc.

L'article est adopté.

2^{me} SECTION. — TRACTION ET ARSENAL.

Un crédit de 8,080,860 francs est demandé pour la traction et l'arsenal.

L'augmentation est de 2,791.300 francs pour la 2^{me} section.

Deux membres de la section centrale sont d'avis qu'en présence d'une augmentation aussi considérable, on ne peut que rappeler ce qui a été dit depuis 5 ans, et notamment dans le rapport de la section centrale de 1853.

Les réductions de dépense ne sont possibles, dans cette partie si coûteuse du service de l'exploitation, qu'au prix d'une réforme radicale dans l'organisation.

Un service régulier et économe exige des machines tenues dans un parfait état d'entretien, bien conduites, établies d'après un bon système et d'un modèle uniforme, et du coke de bonne qualité.

Comme pour la voie, il importe qu'un seul chef ait la responsabilité de la direction et de la surveillance du service de la traction; la responsabilité ne souffre pas de partage.

La direction technique de cet important service se compose aujourd'hui d'un ensemble d'éléments sans initiative, n'exerçant qu'une action restreinte sur toutes les parties du service.

Un chef de la traction dans une compagnie a l'initiative du choix du système de machine auquel il faut donner la préférence; il a la direction exclusive des constructions; il dresse les plans; il surveille les grandes réparations; il a la responsabilité de l'entretien journalier; il veille à ce que les réparations se fassent en temps utile et de la manière la plus convenable et la plus économique; il veille à ce que le combustible soit de bonne qualité. Comme il réunit ces attributions, on peut le tenir responsable, si le service n'est pas satisfaisant, ou s'il est trop dispendieux.

Telles sont les conditions élémentaires d'un bon service de traction; elles n'existent pas aux chemins de l'État. Les attributions de ce service se partagent entre un directeur, une commission, un inspecteur général, un ingénieur de

l'arsenal, un ingénieur des ateliers de Malines, des ingénieurs sur les lignes, des chefs d'ateliers agissant tous chacun de leur côté, plus ou moins d'après leurs inspirations sans impulsion commune.

De là cette variété dans la reconstruction des machines. On va jusqu'à en tolérer la reconstruction dans des ateliers dépourvus d'outils.

En définitive, ce laisser-faire a pour résultat un service de traction médiocre et onéreux.

Les améliorations introduites depuis un an ne consistent que dans l'adjonction de quelques machines neuves.

La direction de la traction manque de cohésion. Le système laisse beaucoup à désirer; personne n'en doute. L'on se borne à soutenir qu'il faut l'améliorer petit à petit.

En attendant, le personnel reste surabondant, les dépenses excessives et le service médiocre.

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

A. Traction. — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les sta- tions; approvisionnement de combustibles et réception. fr.				72,360	»	} 133,860 »
B Arsenal. — Grandes réparations et renouvel- lement du matériel en général.				53.600	»	
C. Indemnités. — Frais de déplacement, inté- rims, travail extraordinaire.				7,900	»	

Augmentation de 15,800 francs.

Cette augmentation provient de ce que l'administration, comme à l'art. 58, demande à comprendre dans ce crédit les traitements de 18 commis soldés dans le passé sur états de salaires.

La section centrale ayant admis le principe de ce transfert (voir page 46), il n'y a pas lieu d'y revenir.

Elle a admis les observations que voici :

L'entretien du matériel a été négligé, dit l'Exposé des Motifs, dans les ateliers de Malines, parce qu'ils manquent d'espace.

Il a été négligé sur les lignes, dit encore l'administration, parce que l'outillage et les locaux sont insuffisants dans les stations.

La section centrale estime qu'il serait facile de porter remède à ce grave inconvénient, en procédant de la manière suivante :

Si la confection du matériel neuf était abandonnée à l'industrie privée, les ateliers de Malines pourraient suffire aux grandes réparations, et s'il était défendu aux petits ateliers sur les lignes de s'occuper de grandes réparations et même de reconstructions, ils veilleraient avec plus de soin à l'entretien ordinaire et journalier.

ART. 63. — *Salaire des agents payés à la journée.*

A. Traction des convois (machinistes et chauffeurs)	fr. 422,800	»	} 1,927,700 »
B. Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, waggons, etc., dans les stations.	510,300	»	
C. Grandes réparations du matériel en général de l'arsenal.	470,600	»	
D. Renouvellement et amélioration du matériel.	132,300	»	
E. Agents en service général (veilleurs, pompes, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, manœuvres, etc.)	391,700	»	

Augmentation de 357,700 francs.

Cette augmentation est demandée presque exclusivement pour faire face à la traction des convois, à l'entretien des locomotives, voitures, waggons, etc., du chef de l'exploitation nouvelle d'une partie notable de la ligne de Dendre-et-Waes.

Elle est calculée sur la dépense moyenne des lignes exploitées. La section centrale ne peut admettre l'exactitude de ce calcul; en effet, lorsque la ligne directe de Bruxelles à Gand sera ouverte, on doit s'attendre à une diminution de locomotion sur d'autres sections.

Il est impossible d'admettre au surplus, que les dépenses d'entretien et de réparation augmentent dans la proportion de l'extension du parcours.

La section centrale ayant demandé au Gouvernement s'il n'y avait pas lieu de concentrer à l'arsenal de Malines tous les travaux de grandes réparations aux locomotives et aux voitures, et de limiter par suite les travaux des ateliers des stations à l'entretien journalier, attendu que les grandes réparations ne peuvent se faire avec économie que dans des ateliers convenablement outillés, l'administration a répondu en ces termes :

« Le Gouvernement partage à cet égard l'opinion émise par le comité consultatif et par la section centrale.

» L'adjudication de la construction d'un nouvel atelier de démontage à l'arsenal est un commencement d'exécution de ce système. On espère que dans les premiers mois de 1857, l'installation de cet atelier sera complète.

» Il n'est pas douteux que dans le système dont il s'agit, le personnel-ouvrier des ateliers des stations se trouvera réduit; mais il est tout aussi évident que celui de l'arsenal devra être augmenté dans une proportion, si pas égale, au moins analogue. »

La section centrale ne peut admettre cette dernière conséquence.

Non, le personnel-ouvrier de l'arsenal ne devra pas être augmenté dans la proportion de sa réduction dans les stations. Au moyen d'un outillage plus parfait, un moins grand nombre de bras peut faire une quantité plus considérable de travail.

Le manque de centralisation tel qu'il existe exige tant d'ouvriers que, d'après un membre de la section centrale, il suffirait pour construire annuellement 100 locomotives et 4,000 waggons, si le personnel-ouvrier était centralisé ⁽¹⁾.

La section centrale ayant manifesté l'opinion qu'il serait convenable d'abandonner la confection du matériel neuf à l'industrie privée, et que le Gouvernement devrait s'abstenir de construire des machines et des waggons dans les ateliers, l'administration a répondu que, dans l'intérêt de la bonne construction du matériel et de la sécurité pour les transports, elle a opéré de tout temps, non pas la construction, mais le montage, la garniture et la peinture des voitures et waggons, dont les matériaux et les pièces ont été fournies par l'industrie privée. L'administration a toujours cru, d'accord avec les hommes compétents, que ce système est le meilleur, et elle persiste à le croire, a-t-elle ajouté.

Plusieurs membres combattent cette opinion. En Angleterre, les compagnies les mieux organisées, telle que celle du *Great-Nothorn*, ne construisent pas leur matériel elles-mêmes. Elles abandonnent ce soin à l'industrie privée, elles se bornent à l'entretenir et à le réparer, elles en surveillent le montage, et prennent des précautions pour que la peinture ne puisse favoriser la fraude.

Les waggons des compagnies belges et anglaises valent bien ceux des chemins de l'État en Belgique.

La section centrale ayant fait observer encore que le nombre des ouvriers de l'arsenal de Malines était hors de proportion avec les crédits destinés aux réparations, que pour l'occuper, on lui faisait confectionner du matériel neuf payé sur les fonds spéciaux, et que lorsque les fonds spéciaux étaient épuisés, il ne restait à l'administration que de dépasser les crédits destinés aux réparations; l'administration a répondu comme il suit :

« Les ouvriers employés au montage du matériel neuf ne sont pas payés sur les crédits pour salaires de l'entretien, mais sur les fonds spéciaux (crédit de 9 millions).

» Ainsi, en 1854 et 1855, on a monté à Malines 700 waggons à marchandises. En décembre 1855, ces travaux étant terminés, l'administration, d'accord avec le comité consultatif, a mis en montage 10 waggons à bagages et 50 waggons fermés à marchandises, et sous peu de jours elle va entamer, d'accord toujours avec le comité consultatif, le montage de 112 waggons de 10 tonneaux. Tous ces travaux (matériaux et salaires), sont imputables et seront imputés sur le crédit de 9 millions.

» Les dépenses en salaires à l'arsenal se sont réparties, en 1855, de la manière suivante :

(1) D'après les documents publiés par les Compagnies :

1,200 ouvriers peuvent construire 100 machines par année.

150 — 20 waggons à charbon par semaine.

Donc 1,200 = 100 locomotives.

600 = 4,000 waggons.

» 1° Sur les fonds du Budget (entretien du matériel) . . fr.	530,492	»
» 2° Sur les fonds spéciaux (matériel neuf)	94,925	»
TOTAL. fr.	625,417	»

» Il résulte à l'évidence des explications qui précèdent, qu'en admettant la suppression de tout travail de montage à l'arsenal, et par suite le renvoi des ouvriers, il n'en résulterait pas un centime d'économie, puisque l'industrie ne fournira pas gratuitement le montage et la peinture des waggons. »

Deux membres de la section centrale déclarent que le comité consultatif a émis, il est vrai, un avis favorable au montage et à la construction de quelques waggons à Malines, au mois de décembre 1855, mais cet avis a été émis à cause du manque de travail des ouvriers, à cause des circonstances : la cherté des subsistances. Il eût été inhumain de laisser inoccupés dans cette saison ou de renvoyer les ouvriers des arsenaux de l'État pour donner la préférence à l'industrie privée.

La section centrale a admis le chiffre proposé.

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

A. Pour économies constatées dans la consommation du coke fr.	55,000	»	} 82,000 »
B. Pour encourager la marche régulière des convois	27,000	»	

Augmentation de 32,000 francs sur le chiffre de l'année dernière.

Un membre de la section centrale a fait les observations suivantes :

Ne conviendrait-il pas de changer le mode de distribution des primes? Le mode actuel de répartition manque d'équité. La consommation du combustible dépend beaucoup plus de la machine que du machiniste. C'est de la surface de chauffe que dépend surtout la consommation du coke.

Il peut arriver que le conducteur d'une machine qui consomme beaucoup, soit plus soigneux que celui qui monte une machine qui consomme peu.

Pour qu'il y ait de la justice dans la répartition des primes, il faudrait qu'il y eût plus d'égalité dans la consommation des machines.

La section centrale recommande tout particulièrement cette observation à l'attention du Gouvernement.

L'article est adopté.

ART 65. — *Combustibles et autres consommations pour la traction des convois.*

A. Combustible. — Houille, coke, bois d'allumage et fabrication éventuelle du coke . fr.	2,458,200	»	} 2,809,400 »
B. Huile, suif, graisse et autres consommations.	351,200	»	

Augmentation de 1,033,400 francs.

Cette augmentation est basée par l'Exposé des Motifs :

1° Sur l'exploitation de 76 kilomètres en plus pour la ligne de Dendre-et-Waes ;

2° Sur le renchérissement général des matières.

La consommation du combustible pour l'alimentation des machines a été de 72,000 tonnes en 1855.

La progression moyenne est de 5 à 6000 tonnes.

La consommation a été estimée en conséquence par l'administration à 78,000 tonnes pour 1856.

La consommation du combustible exerce une grande influence sur les frais d'exploitation. Cette question mérite par conséquent une attention très-sérieuse.

Se prononcer sur la question de savoir si les ressources demandées ne dépassent pas la limite des besoins, c'est assumer une grave responsabilité. Il faudrait de longues recherches. La section centrale n'a pas eu le temps nécessaire pour s'y livrer.

Ce qui est constant, c'est que pour réduire la consommation du charbon dans les limites réelles des besoins du service, il faut :

Stipuler dans les cahiers des charges que le charbon aura certaines provenances pour origine ; toutes ne conviennent pas ;

S'abstenir d'y insérer des conditions trop onéreuses, qui, finalement restent sans application ; l'État achète ces stipulations sans obtenir des compensations ;

Se borner à y insérer des garanties suffisantes pour le poids et la qualité du coke ;

Ne pas tolérer que le contrôle soit exercé par un personnel subalterne payé même sur états de salaires ;

Tenir une comptabilité exacte du combustible ;

Enfin, rebuter, ne pas renouveler au moins des machines qui, par suite de défauts de construction, font des consommations disproportionnées avec les services qu'elles rendent, et dont le prix dépasse bientôt la valeur de la machine elle-même.

L'État exploite-t-il dans ces conditions en Belgique ? on n'oserait pas l'affirmer.

Dès lors, il est probable que la consommation du combustible dépasse les besoins d'un service fait dans de bonnes conditions.

Il importe donc de les améliorer, car la nécessité des améliorations est positive.

La section centrale, afin d'entourer son rapport de toute la lumière possible, publie ci-après les réponses faites par l'administration aux questions qu'elle lui a posées. Les voici :

Quel est le travail fait par les locomotives en 1855 ?

Quel est le parcours effectué par les voitures et wagons ?

Question posée par la section centrale.

« Le travail fait par les locomotives, avec les convois, a été de 5,392,035 kilomètres. Réponse de l'administration.

» Le parcours total des locomotives résultant de la comptabilité du coke a été de 8,954,510 kilomètres.

« Le parcours effectué par les voitures et waggon est porté à 75,962,000 kilomètres dans la note qui accompagne les modifications proposées au premier projet de Budget de l'exercice 1856.

» Le chiffre réel n'est que de 72,413,025 kil.

» Lors de la rédaction de la note ci-dessus mentionnée, le parcours total des voitures n'était pas exactement connu. »

Question posée par la
section centrale.

Dire la cause de la différence considérable qui existe entre le parcours utile de la traction, et le parcours sans résultats avantageux, différence constatée par les comptes rendus.

Le chiffre de parcours inutile n'est-il pas de 40 p. %?

Produire les chiffres des deux espèces de parcours de 1850 à 1855 inclusive-ment.

Réponse de l'adminis-
tration.

EXERCICES.	PARCOURS DES LOCOMOTIVES avec les convois.	PARCOURS total DES LOCOMOTIVES, résultant de la comptabilité du coke.	DIFFÉRENCE ou parcours EXTRAORDINAIRES.	RAPPORT DE LA DIFFÉRENCE au parcours total.
1851	801,525	939,857	138,314	15 p. %.
1852	864,690	1,038,545	173,855	17 —
1853	913,154	1,112,684	199,550	18 —
1854	978,549	1,452,284	455,955	32 —
1855	1,078,407	1,790,902	712,495	40 —

» La différence entre le parcours total des locomotives et le parcours utile effectué avec les convois, comprend :

» 1^o Le parcours pour retours à vide des machines ;

» 2^o Le service exécuté pour réserve dans les principales stations pour la formation et la décomposition des convois, lequel atteint pour différentes stations le chiffre de 200 à 300 kilomètres par jour ;

» 3^o Les manœuvres exécutées dans les stations de passage pour ajouter ou retirer des voitures du convoi.

» Ce dernier travail, dont il n'a pas été tenu compte avant 1854, est calculé à raison de 1/2 kilomètre par manœuvre (*circulaire* du 15 mars 1854, n° 4073), et a contribué à augmenter l'annotation du travail de réserve.

» Il faut encore remarquer :

» 1^o Que les parcours entre Herbesthal et Ronheide sont compris dans le travail total, tandis que, dans le chiffre du parcours utile, il n'est pas tenu compte de la traction sur cette ligne ;

» 2^o Que les parcours de nos locomotives sur certains embranchements industriels ne sont pas compris dans le chiffre du travail des machines avec les convois.

» Le chiffre total des parcours autres que ceux effectués de station à station, n'est pas un chiffre réel, mais seulement un chiffre conventionnel servant à tablier les primes pour économies de coke.

» Il est à remarquer que l'augmentation en 1854 du chiffre du travail des locomotives en dehors de la traction des convois, n'est pas un accroissement réel de parcours.

» Elle provient en effet de ce que, antérieurement à cet exercice, tout le travail dont il s'agit, bien que se faisant dans les mêmes conditions qu'actuellement, proportion gardée à la circulation générale, n'était pas aussi régulièrement renseigné que pour ce dernier exercice, pendant lequel l'administration a mis en vigueur une comptabilité nouvelle concernant la consommation du coke. Par suite de cette comptabilité, les machinistes sont porteurs d'un livret sur lequel leur travail doit être consigné journalièrement, livret qui n'existait pas avant le mois de janvier 1854.

» La qualification de *parcours utile* n'est donc pas exacte, appliquée au travail fait par les machines en dehors de la traction de station à station. »

Le tableau produit par l'administration révèle un fait sur lequel la section centrale appelle l'attention : c'est le rapport qui existe entre le parcours utile et le parcours total.

On accuse, pour le parcours improductif, une proportion de 40 p. 00. Ce chiffre paraît énorme, et dénote un vice radical dans l'exploitation. On assure que la manœuvre de la composition et de la décomposition des convois est calculée à raison de 200 ou 300 kilomètres par jour dans certaines stations.

Or, il y a longtemps que l'attention de l'administration a été appelée sur la disposition défectueuse des hangars à marchandises et des voies dans les stations, dit un membre de la section centrale.

Quand la disposition d'une station est défectueuse, cela amène des retards, des complications pour le service, qui ont pour résultats des dépenses inutiles et des abus.

1° Quel est le chiffre annuel, de 1845 à 1853 inclusivement, de tonnes-kilomètres de grosses marchandises? Quelle a été la distance parcourue?

Questions posées par la section centrale.

(Voir aux annexes, p. 117.)

2° Quelle part les charbons et le coke, qui s'expédient du bassin de Mons en France, prennent-ils dans ce mouvement, et quelle est la distance parcourue par tonne?

(Voir aux annexes, p. 118.) (1)

(1) D'après des renseignements officiels obtenus par le rapporteur, les expéditions du Couchant de Mons ont été :

EN FRANCE.		EN BELGIQUE.	
En 1847,	{ par eau 1,019,741 tonn. par chemin de fer. . 34,627 —	En 1847,	{ par eau 554,542 tonn. par chemin de fer. . 28,350 —
En 1854,	{ par eau 1,236,775 — par chemin de fer. . 419,287 —	En 1854,	{ par eau 652,753 — par chemin de fer. . 48,258 —

3^o Quelle part les minerais qui s'expédient de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Couillet et de Montigny, prennent-ils dans les grosses marchandises ? Quel est le chiffre de la tonne-kilomètre de parcours ?
(Voir aux annexes, p. 119.)

Question posée par la section centrale.

Quelle est la quantité de coke fournie en 1855 ?

Réponse de l'administration.

« 1^o Fourni par l'industrie privée 46,000 tonnes.
» 2^o Fabriqué par l'administration 16,600 tonnes. »

Question posée par la section centrale.

Quelle est la quantité de briquettes fournie en 1855 ?

Réponse de l'administration.

« 11,400 tonnes par l'industrie privée. »

Question posée par la section centrale.

Quelles sont les quantités restantes au 1^{er} janvier 1856 ?

Réponse de l'administration.

« 3358 tonnes coke.
» 898 — — briquettes. »

Question posée par la section centrale.

Comment se fait-il que la dépense du combustible soit, proportion gardée, plus considérable pour les chemins de fer belges, exploités par le Gouvernement, que pour les chemins français du Nord ?

Cette différence est de 10 p. % paraît-il.

Réponse de l'administration.

« Le parallèle établi entre la dépense en combustible sur les lignes de l'État et sur la ligne du Nord, a été probablement tiré des comptes rendus de l'exercice 1854.

» La différence signalée existe en sens *inverse et dans une plus forte proportion* : l'erreur commise provient de ce que l'on a comparé des chiffres non similaires dans les deux exploitations.

» Pour le chemin du Nord, l'on a pris le nombre 7,484,000 pour le parcours kilométrique des machines ; il comprend les parcours de manœuvre dans les stations.

» Pour le chemin de l'État, l'on s'est basé sur le nombre 4,891,745, qui n'indique que le nombre de kilomètres parcourus par les machines en route.

» Le parcours total des machines de l'État, tant en route que sur les embranchements et dans les stations, s'est élevé, en 1854, à 7,161,420 kilomètres. (Annexe n^o XIX du Compte rendu de 1854.)

» Les deux parcours à mettre en parallèle sont donc, d'une part, pour le chemin du Nord, 7,484,000 kilomètres, d'autre part, pour le chemin de l'État, 7,161,420 kilomètres.

» Les dépenses en combustible ont été respectivement pour les deux exploitations : fr. 2,132,766 02 c^s, et fr. 1,482,350 39 c^s.

» D'après ces données, la locomotive-kilomètre a coûté, en combustible :

» 1^o Sur le chemin de fer du Nord, fr. 0,285 ;

» 2^o Sur le chemin de fer de l'État, fr. 0,207. »

Cette réponse se trouve en contradiction avec celle de l'administration, qui s'est exprimée en ces termes, page 57 :

« Le chiffre total des parcours, autres que ceux effectués de station à station, n'est pas *un chiffre réel*, mais seulement un chiffre conventionnel servant à établir les primes accordées pour économie de coke. »

Et voilà qu'en présence de cet aveu, l'on se plaint de ce que, pour le chemin de l'État, l'on se soit basé sur un chiffre qui n'indique que le nombre de kilomètres parcourus par les machines en route.

L'administration voudrait donc qu'on prît pour base un chiffre qu'elle a déclaré elle-même fictif ?

Jusqu'en 1853, le parcours improductif était de 15 à 17 p. %. Il s'est élevé depuis à 40 p. %.

Au chemin français du Nord, il est de 10 p. %.

La section centrale a désiré connaître, enfin, le détail des consommations présumées du § B de l'art. 65. (Voir le tableau aux annexes, page 120.)

Aucun membre de la section centrale n'ayant voulu prendre la responsabilité d'une proposition de réduction sur l'art. 65, il a été adopté. Deux membres se sont abstenus.

ART. 66. — *Entretien, réparation et renouvellement du matériel.*

(Matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses).

A. Entretien, visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, waggon, matériel fixe, mobilier, etc. fr.					1,917,600	»	} 2,852,900 »
B. Renouvellement du matériel					935,300	»	

Augmentation de 1,352,900 francs.

L'allocation demandée se décompose de la manière suivante, d'après l'Exposé des Motifs.

1,230,000	francs	pour	entretien	et	réparations.
187,600	—	par	suite	d'extension	de service (Dendre-et-Waes).
705,300	—	pour	renouvellements.		
730,000	—	pour	renchérissement	des	matières.

Parmi les dépenses de renouvellement indiquées par l'Exposé, l'on remarque la reconstruction totale, c'est-à-dire la construction de 12 locomotives neuves dans les ateliers de Malines, et le remplacement de la machine locomotive n° 3.

Tout semble indiquer l'insuffisance du matériel :

Les plaintes du commerce et de l'industrie si souvent renouvelées ;

Le travail immodéré imposé aux machines (l'Exposé de l'administration avoue que l'entretien des machines et des waggon a été négligé à cause du travail *forcé* qu'on a été obligé de leur faire faire) ;

L'indemnité si considérable payée aux compagnies pour usage de leurs waggon.

L'accroissement et l'amélioration du matériel paraissent donc positivement nécessaires ; la section centrale l'a reconnu sans difficulté.

Le manque de matériel cause des difficultés, des retards, qui détournent des chemins de l'État des transports qui leur étaient acquis.

Mais l'extension du matériel est nécessaire pour un autre motif encore. Rien n'est plus onéreux à entretenir qu'un matériel insuffisant. Quand les réparations ne se font pas en temps utile, le dommage s'accroît en proportion, les renouvellements deviennent nécessaires, et le matériel tombe dans un état de délabrement dont on ne le fait sortir qu'au prix de plusieurs millions.

Depuis une année, pour tirer le matériel de la mauvaise situation où il se trouvait, on a dépensé des sommes considérables. Son entretien avait été si négligé, que les allocations du Budget ont été insuffisantes, et qu'il a fallu, très-irrégulièrement, avoir recours à l'emprunt (crédit de 9 millions) pour le réparer.

La section centrale espère que l'administration prendra des mesures pour empêcher le retour de cette situation.

Le matériel doit être augmenté, mais il ne doit pas l'être tout à fait dans la proportion indiquée. On ne tient pas assez compte de la possibilité de son emploi mieux entendu.

Si le service du mouvement était bien organisé, surveillé d'une manière suffisante, on tirerait un meilleur parti des waggons.

Quant aux machines, c'est différent. On les fait travailler (et surtout les meilleures) sans relâche. Leur conservation exige, cependant, quelque repos chaque semaine, afin qu'on puisse les visiter, les tenir dans un état de propreté qui fait découvrir et disparaître souvent les causes de graves avaries. C'est en procédant de la sorte qu'il est possible de tirer de bons services de ces précieux instruments.

L'accroissement du matériel est, comme la réorganisation, une nécessité de premier ordre. La section centrale appelle sur ce point toute l'attention du Gouvernement. S'il croyait ne pas devoir demander un crédit spécial à cet effet, la conséquence serait de prendre en location le matériel d'une compagnie qui entreprendrait de le construire, ou bien d'autoriser les industriels à faire usage de leur propre matériel; le Gouvernement ne peut éviter de faire ou de laisser faire.

Enfin, la section centrale est d'avis que lorsqu'une machine d'un système défectueux est usée de manière à devoir subir une réparation générale, équivalente à une reconstruction, il vaut mieux la remplacer par une machine neuve.

Prétendre améliorer ces machines en allongeant la chaudière, en remplaçant les cylindres, en changeant le bâtis, en remplaçant les essieux, en renouvelant les pompes, c'est dépenser des sommes considérables pour des constructions dont les parties sont disproportionnées, qui, en développant une puissance insuffisante, absorbent trop de combustible, et préparent un onéreux entretien.

Les machines usées, d'une modèle arriéré, devraient être démontées et supprimées; les parties bonnes encore, devraient être mises en réserve pour remplacer les pièces défectueuses des machines de la même catégorie, encore susceptibles de réparation.

Le matériel primitif disparaîtrait ainsi petit à petit; tout s'utiliserait jusqu'au bout.

Un matériel nouveau d'un système uniforme et perfectionné lui serait substitué insensiblement.

Est-ce ainsi que l'on a procédé dans le passé? La section centrale estime que l'on doit procéder de la sorte dans l'avenir.

(Voir aux annexes, pages 121 et 128) :

1° L'état complet de situation des machines locomotives au 1^{er} mars 1856 ;

2° L'état général du matériel existant, en construction, en renouvellement ou en transformation, à la même date.

Ces deux états ont été produits par l'administration.

La section centrale a posé encore les questions suivantes :

Quel est le nombre de waggons et de voitures reconstruits sur les fonds de renouvellement en 1855? Question

« Les crédits affectés en 1855 à : l'entretien, réparation et renouvellement du matériel, ont été employés aux besoins indiqués ci-après : Réponse.

» Waggons à marchandises reconstruits, transformés à l'écartement ou ayant subi de grosses réparations à l'arsenal de Malines 597

» Waggons à marchandises ayant subi des réparations ordinaires plus ou moins fortes, à l'arsenal de Malines 1,281

» Voitures à voyageurs réparées à l'arsenal de Malines 515

» Voitures de services divers (waggons à coke, de service, etc.), réparées à l'arsenal de Malines 67

» Indépendamment de ces chiffres, les ateliers des stations ont réparé un grand nombre de waggons et de voitures.

» Les réparations dans les stations consistent principalement en remplacement de boîtes à graisse, coussinets, clavettes, etc., réparation du train et des ressorts, remplacement de roues, renouvellement partiel des buttoirs et du plancher, etc. »

Quel est le nombre de locomotives reconstruites sur les fonds de renouvellement en 1855? Question.

« Le nombre de locomotives à considérer comme reconstruites ou renouvelées, qui sont sorties de l'arsenal en 1855, et dont la dépense a été imputée sur les fonds de renouvellement et d'entretien (fonds qui, en quelque sorte, se confondent) est de 9. Réponse.

» Quatre autres ont subi également de grandes réparations, telles que l'allongement des chaudières, remplacement de foyers, remplacement de roues, d'essieux coudés, etc.

» Des réparations, des renouvellements ont également été effectués à un grand nombre de locomotives dans les ateliers des stations. »

La section centrale a réclamé un état détaillé de l'emploi présumé de l'allocation de 2,852,900 francs demandée à l'art. 66.

Il sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

L'Exposé des Motifs ayant basé en partie l'élévation du crédit demandé sur le renchérissement des matières, la section centrale a produit l'état comparatif des prix depuis l'année 1852 jusqu'en 1856 inclus.

(Voir aux annexes, page 129.)

La section centrale, considérant qu'il est de notoriété que le matériel roulant des chemins de fer de l'État ne suffit pas aux besoins du service, propose l'allocation du crédit demandé.

ART. 67. — *Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel* fr. 275,000 »

Adopté.

3^{me} SECTION. — MOUVEMENT ET TRAFIC.

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

A. Mouvement. — Surveillance des convois; répartition des waggons; convoyage des voyageurs et marchandises.		fr. 256,500 »	} 940,000 »
B. Trafic. — Surveillance du service; distribution des coupons; inscription des bagages et des marchandises; factage; pertes et avaries; relations internationales, etc.		665,500 »	
C. Indemnités. — Frais de déplacement, intérim, travail extraordinaire et découchers des gardes-convois		fr. 18,000 »	

Augmentation de 133,500 francs.

La section centrale a admis l'augmentation de 63,000 francs destinée à 58 commis et à 20 facteurs, et par conséquent l'article. Cette décision a été prise en admettant le principe des transferts proposé par le Gouvernement à l'art. 58. (Voir page 46.)

Attirer le plus de trafic possible, en exploitant de manière à rendre au commerce et à l'industrie tous les services dont les chemins de fer sont susceptibles, voilà ce que l'administration doit se proposer pour accroître leurs produits.

Les sections centrales des Budgets antérieurs, et le service d'inspection des chemins de fer, ont réuni leurs efforts pour la mise en pratique de ce principe si vulgaire.

Voici un extrait d'un rapport du service d'inspection ⁽¹⁾ adressé, le 19 août 1853, au Ministre des Travaux publics.

« En ce qui concerne le service d'exploitation et celui des marchandises en particulier, il est urgent et indispensable de réorganiser ce service. Nous n'hésitons pas à dire qu'il y a même péril en la demeure, à cet égard. Les bases

(¹) Ce service se composait, en 1853, de MM. Strens, Fassiaux et Gendebien.

de cette réorganisation nous paraissent devoir être les suivantes : sous les ordres supérieurs du directeur-général : un agent, *chef et responsable* du service des marchandises; *idem* des voyageurs; *idem* des postes, etc.

» Sous les ordres immédiats de chacun d'eux, des agents ayant une circonscription de service, et s'occupant uniquement et incessamment de veiller à ce que le service se fasse bien dans ses moindres détails, et de rechercher toutes les améliorations à y introduire, etc. »

Ce rapport est resté sans suite.

La proposition du comité consultatif, qui tendait à nouer des relations directes avec les compagnies allemandes et anglaises, n'en a pas eu davantage.

Or, c'est en conservant des relations établies, c'est en allant en chercher de nouvelles, en multipliant les affluents, que les chemins français se créent des recettes remarquables.

Cette demande de crédit comprend une allocation proposée pour le personnel des stations de la ligne de Dendre-et-Waes.

La section centrale a rangé parmi les annexes de son rapport (p. 132), un état transmis par l'administration; il renseigne, station par station, le personnel jugé nécessaire en 1856.

Cette demande de crédit comprend aussi une allocation de 29,000 francs, pour nommer au grade de commis 25 surnuméraires, pour régularisation de la position de quelques chefs de station, et pour promotions en faveur du personnel des stations.

La section centrale ayant demandé un état de répartition détaillé de l'emploi de cette augmentation, l'administration a répondu ce qui suit :

« La somme de 29,000 francs n'est pas demandée seulement pour nommer des surnuméraires.

» Elle est destinée, comme on l'a dit à la p. 31, des développements, à nommer au grade de commis-adjoint à 600 ou 750 francs, selon leur mérite et leur ancienneté, vingt-cinq des soixante et dix surnuméraires actuellement en fonctions, et en outre à accorder une amélioration de position à quelques commis méritants, ou qui remplissent les fonctions de chef de station, sans en avoir ni le grade, ni le traitement.

» Il faudra environ 17,000 francs pour pourvoir à la nomination des commis-adjoints; les 12,000 francs restants ne permettront guère d'améliorer la position de plus de 40 agents.

» Ces améliorations sont d'autant plus désirables, qu'elles ont été ajournées depuis longtemps. »

L'augmentation de 29,000 francs, mise aux voix, a été adoptée par la section centrale, par 3 voix contre 2.

Ceux des membres de la section centrale qui se sont opposés à son adoption, ont motivé leur vote de la manière suivante :

L'Exposé des Motifs du projet de Budget rectifié des Travaux publics, indique une considération tout à fait logique; c'est la suivante :

« 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. »

Ces deux membres, adoptant la conclusion présentée par l'Exposé du Gouvernement, n'ont pas cru devoir s'en écarter en adoptant des augmentations pour le personnel.

Le rapport de la section centrale qui a examiné le Budget de l'exercice 1853, porte ce qui suit ; il convient de le rappeler :

« Grâce à l'activité et au zèle de quelques fonctionnaires, grâce surtout au zèle et à l'activité infatigable et à l'intelligence de quelques chefs de station, les vices de l'organisation sont moins apparents. »

Puis elle termine en se plaignant de ce que les fonctionnaires qui sont à la tête du service du mouvement et du trafic, ne remplissent pas les fonctions et n'ont pas toutes les attributions que devraient avoir un chef réel du service des transports, lui chef du service des marchandises.

Nous avons vu plus haut que le service d'inspection a demandé, en 1853, la réorganisation de ce service.

Parmi les employés nombreux qui remplissent un service pénible, qui exige des soins et de l'énergie, il en est que la section centrale recommande à l'administration : c'est le personnel attaché aux convois de marchandises.

Le service qui convoie ces trains, reçoit, outre un traitement fixe, une indemnité proportionnelle au parcours kilométrique.

Le service préposé à la conduite des trains de marchandises est assujéti à un travail long, pénible, surtout quand la saison est rigoureuse. Il est tenu sans cesse à des calculs, à des décomptes multipliés le livret à la main.

Ce service devrait être au moins aussi bien rétribué que celui des trains de vitesse. C'est le contraire qui arrive, malgré le léger avantage qui leur est attribué dans le calcul du parcours, parce que le parcours des trains de vitesse est infiniment plus considérable.

D'ailleurs, le mode adopté depuis quelques années, qui consiste à parfaire le traitement des gardes convois au moyen d'une prime de parcours, est loin d'avoir produit un bon effet, à ce qu'il paraît. Elle a jeté le découragement parmi les agents qui, autrefois, jouissaient d'un traitement fixe. Le résultat de cette innovation est que le garde qui a le malheur de ne pouvoir faire son service pour cause de maladie, se trouve privé de son traitement, précisément dans une circonstance où ses besoins sont les plus grands.

Il est vrai que la disposition ministérielle qui a introduit le système des primes, a assuré aux gardes le complément du traitement au moyen de la prime, jusqu'à concurrence de celui dont ils jouissaient à l'époque où cette mesure a été introduite ; mais il n'en est pas moins vrai que le garde, qui depuis lors a reçu une augmentation de grade, peut se trouver, par suite de maladie ou autrement, réduit à un traitement inférieur à celui qu'il avait avant sa promotion.

Il semble d'autant plus convenable qu'on revienne de cette mesure, que la section centrale chargée d'examiner le Budget de 1853, s'est prononcée pour la suppression des primes ; elle avait même porté à l'article *traitement* une somme de 60,000 francs, représentant la prime de parcours payée à cette époque aux gardes convois.

ART. 69. — *Salaires des agents payés à la journée et manœuvres.*

A. Chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagages, etc	792,000	»	
B. Formation des convois; nettoyage des voitures et bureaux; portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc	528,000	»	1,341,000 »
C. Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords	21,000	»	

Augmentation de 274,600 francs.

Cette augmentation est demandée, entre autres, pour le personnel ouvrier de Dendre-et-Waes	48,000	»
Prévision d'extension de trafic et augmentation de faibles salaires	113,000	»

Adopté.

ART. 70. — *Frais d'exploitation.*

A. Éclairage des stations, gares, bureaux, salles d'attente et chauffage	292,400	»	401,600 »
B. Consommation diverses	84,200	»	
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	15,000	»	

Augmentation de 115,600 francs sur le crédit voté pour 1855.

Cette augmentation est motivée :

- 1^o Sur l'insuffisance du crédit du Budget de 1855;
- 2^o Sur l'extension de service de Dendre-et-Waes;
- 3^o Sur une augmentation de consommation du service en général.

Le Gouvernement a produit (et la section centrale a annexé, pag. 134) l'état de l'emploi présumé du crédit demandé.

Il a été adopté.

ART. 71. — *Camionnage. — Prise et remise à domicile des marchandises fr. 294,000 »*

Augmentation de 54,000 francs.

Elle est motivée sur ce que la dépense a excédé le crédit en 1855, et sur l'extension de la ligne de Dendre-et-Waes.

La section centrale adopte le chiffre, et demande que le service du camionnage soit mis en adjudication, comme il l'était autrefois.

ART. 72. — *Pertes et avaries. — Indemnités aux ayants droit
et frais d'expertise fr. 60,000 »*

Le crédit alloué pour 1855 est de 40,000 francs.

On en a dépensé 80,000 —

Ce crédit est demandé pour couvrir des pertes, qui ont pour cause, ou des accidents, qui sont amenés souvent par l'imprévoyance des agents de l'administration, où des soustractions, dont les auteurs restent inconnus.

La section centrale estime que l'administration ne doit pas se borner à constater que le fait de soustraction ou d'avarie existe; il convient qu'il soit procédé à une enquête, afin que l'on s'assure chaque fois jusqu'à quel point la responsabilité de ses agents est engagée. Le résultat de ces enquêtes devrait être communiqué à la Législature à l'appui du crédit demandé.

Elle regrette que le crédit de l'exercice 1855 ait été dépassé de 40,000 francs. Elle compte sur le zèle de l'administration pour arrêter la progression de cette dépense.

Le crédit demandé a été alloué par la section centrale.

IV^{me} SECTION. — TÉLÉGRAPHES.

ART. 73. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et
employés fr. 83,000 »*

Augmentation de 13,000 francs.

Elle est demandée pour élever les traitements des télégraphistes; ils sont trop faiblement rétribués, dit l'Exposé des Motifs, et pour augmenter le personnel.

Les 1^{re} et 3^{me} sections demandent que le tarif des dépêches télégraphiques soit réduit. Cette réduction augmenterait les recettes et multiplierait les services rendus au public par ce système de correspondance.

Le Gouvernement a répondu :

« Le Département des Travaux publics complète en ce moment même l'étude des modifications à introduire dans le tarif des correspondances télégraphiques. La base de ces études est la taxe uniforme pour toutes les relations du pays. Toutefois, le Gouvernement n'est pas encore à même d'indiquer d'une manière formelle et précise les modifications qui seront introduites. »

ART. 74. — *Salaires des agents payés à la journée . . . fr. 20,000 »*

Augmentation de 2,000 francs destinée à améliorer les traitements des employés inférieurs.

Adopté.

ART. 75. — *Entretien des lignes et des appareils, mobilier et
consommations diverses. fr. 20,000 »*

Augmentation de 5,000 francs.

Adopté.

5^{me} SECTION. — SERVICE EN GÉNÉRAL. — CHEMINS DE FER ET TÉLÉGRAPHES.

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

A. Service des approvisionnements. — Magasin			
central. — Dépôts	fr.	50,000	»
B. Constatations des quantités et réception des			
approvisionnements.		6,500	»
C. Vérification des magasins et des inventaires .			
		8,500	»
D. Indemnités. — Frais de déplacements, etc. .			
		4,000	»

69.000 »

Augmentation de 40,450 francs.

Le Gouvernement propose cette augmentation pour organiser la comptabilité des matières. Cette organisation est évaluée à 37,450 francs.

Cette prescription de la loi de comptabilité a-t-elle été négligée complètement jusqu'à ce jour au Département des Travaux publics? Question posée par la section centrale.

La section centrale a lieu de croire qu'elle a été observée au moins partiellement : il est impossible qu'on ait négligé de faire état des matières mises en consommation.

S'il en est ainsi, il ne s'agit que de donner la qualité de comptables aux fonctionnaires qui ont rempli cette tâche, de les astreindre à un cautionnement, et d'assujettir leurs écritures aux règles générales de la comptabilité.

C'est ainsi que l'on a procédé dans tous les Départements sans créer des dépenses nouvelles de personnel.

La section centrale demande un état du personnel que l'on se propose de créer pour organiser la comptabilité-matière.

L'administration a répondu ce qui suit :

« Dès la promulgation de l'arrêté royal du 6 décembre 1853, mon Département s'est sérieusement occupé des moyens de réorganiser la comptabilité des matières, en vue de satisfaire complètement à la loi. Réponse de l'administration.

» Il a été reconnu que la comptabilité en vigueur (voir l'instruction ci-jointe) ne permettait pas de satisfaire aux principes admis par cet arrêté ; qu'elle devait être modifiée dans certaines de ses parties, complétée dans d'autres, et notamment en ce qui concerne la justification de l'emploi des objets de consommation, des matières premières, etc.

» Dans la situation actuelle, la gestion des magasins est confiée aux chefs de station. Mais comme dorénavant ils auront à rendre compte de l'emploi des matières, si on les maintenait en qualité de comptables de magasin, il en résulterait qu'un même fonctionnaire produirait les éléments de deux comptabilités distinctes, qui doivent se contrôler l'une par l'autre, ce qui est contraire à l'esprit de la loi.

» On a donc jugé indispensable, pour le chemin de fer comme pour l'armée, d'une part, d'instituer des comptables spéciaux pour gérer les dépôts et

magasins d'approvisionnements, et, d'autre part, d'astreindre les fonctionnaires (en général les chefs de station) qui, par suite de leurs attributions, ont le droit de puiser dans ces dépôts, à justifier de l'emploi de tout objet sorti des magasins sur leur réquisition.

» Actuellement, il y a dans la plupart des dépôts un ouvrier magasinier, payé sur salaires, qui, indépendamment de l'entretien des approvisionnements, de l'emmagasiner et des distributions, tient des attachements qui servent à établir la comptabilité. Celle-ci est tenue à jour par un commis de la station et quelquefois par le magasinier, lorsqu'il a suffisamment d'aptitude; mais alors un ouvrier lui est adjoint pour la partie manuelle du magasin. Il importe de ne pas perdre de vue que le chef de station aura à justifier de l'emploi des matières, et que le commis faisant les écritures du magasin (écritures qui incomberont désormais au comptable du magasin) sera préposé au travail que nécessitera cette justification.

» En conséquence, pour organiser la comptabilité des matières conformément à la loi, l'administration se propose de suivre le système déjà en vigueur pour d'autres services publics, c'est-à-dire, qu'il y aura à la tête des magasins des comptables commissionnés et payés sur traitement au lieu d'ouvriers magasiniers payés sur salaires, et qu'ils seront justiciables de la Cour des comptes au même titre que les gardes d'artillerie et du génie dans l'armée, etc.

» Ils auront la responsabilité absolue de la gestion régulière des objets confiés à leur garde et devront fournir un cautionnement.

» Ils seront placés sous la surveillance immédiate des chefs de station; mais ceux-ci n'auront aucun ordre à leur donner quant à leur gestion; ils devront seulement signaler à l'administration toute irrégularité ou inobservance des règlements.

» Indépendamment de la surveillance incessante des chefs de station, les vérificateurs continueront à faire annuellement le recensement des magasins et des inventaires du matériel en service.

» Quant aux chefs de station et autres fonctionnaires qui peuvent délivrer des ordres de sortie aux gardes-magasins, ils auront à produire des états justificatifs, par destination d'emploi, de l'usage qu'ils auront fait de tout objet quelconque puisé dans les dépôts. Les chefs de service veilleront, comme aujourd'hui, à l'emploi utile et économique des matières, et viseront les justifications produites par leurs subordonnés.

» En ce qui concerne le contrôle général des magasins et du matériel en service, il est maintenant rattaché à un bureau de l'administration centrale de mon Département. Mais la nouvelle comptabilité devant être beaucoup plus complète, et le contrôle établi sur des bases d'autant plus rigoureuses que la gestion des gardes-magasins devra être soumise au contrôle supérieur de la Cour des comptes, il a semblé indispensable de créer un service spécial ayant pour attributions :

» Le contrôle et la vérification sur pièces de la comptabilité des magasins et dépôts;

» Le contrôle et la vérification sur pièces de la comptabilité de l'emploi des matières et du matériel en service;

» Le recensement des magasins et dépôts;

» Le recensement des inventaires du matériel en service ;
 » La surveillance générale du service des approvisionnements ;
 » Le visa des ordres de sortie du magasin central, pour les dépôts établis sur les lignes.

» Pour compléter le personnel du service général des approvisionnements, on estime qu'il y a lieu :

» 1° De désigner un fonctionnaire pour diriger le contrôle, la vérification et la centralisation des comptabilités du matériel en service, des magasins et de la justification de l'emploi des matières fr. 4,500 »

» 2° De porter le nombre d'employés préposés au contrôle et à la vérification sur pièces, de 3 à 7, soit pour 4 en plus à 1,200 francs en moyenne 4,800 »

» 3° De pourvoir à la nomination *régulière* de 24 gardes-magasin comptables pour la gestion des dépôts établis sur les lignes. Sur les 24 dépôts, un (celui des ateliers de l'arsenal) est géré par un commis-chef payé sur traitement ; il est assisté de deux ~~frons~~ de commis, à régulariser après examen ; 10 le sont par des agréés-magasiniers payés sur salaires, et qui ont l'instruction voulue pour remplir toutes les attributions d'un garde-magasin comptable ; les 13 autres positions comportent l'admission d'agents nouveaux. On estime donc que les régularisations ainsi que les nominations nouvelles pourront être assurées moyennant une dépense de 28,150 »

» Somme égale à l'augmentation de crédit sollicitée . . . 37,450 »

» On objecte que, dans les autres Départements, l'organisation de la comptabilité des matières n'a donné lieu à aucune dépense nouvelle ; mais on perd de vue que les seuls services où cette branche de l'administration ait de l'importance, tels que les arsenaux militaires, les prisons, la marine, etc., avaient depuis longtemps des comptables spéciaux pour la gestion de leurs approvisionnements. »

Ainsi que la section centrale l'a fait remarquer par l'organe de son rapporteur, elle ne peut admettre que l'administration du chemin de fer se soit contentée jusqu'à présent d'une comptabilité des matières ne lui offrant pas de garanties suffisantes. Les écritures constituant cette comptabilité doivent avoir été tenues dans le passé comme elles le seront dans l'avenir, sauf quelques modifications de forme qui, certes, ne peuvent justifier une augmentation de dépense aussi considérable.

Sans aucun doute, l'ordonnateur d'une dépense ne peut être en même temps l'employé qui l'effectue et qui la justifie. Ce mode de procéder, alors même qu'il ne serait pas en opposition avec la loi, serait contraire aux principes de comptabilité et à la raison ; mais puisqu'en réalité le travail qu'il s'agit de régu-

lariser se fait déjà maintenant avec le personnel actuel, n'est-il pas logique d'en conclure qu'il sera possible de le faire sous une autre forme, au moyen de quelques changements, avec ce même personnel?

Les agents comptables qu'il s'agit de créer peuvent conserver d'autres attributions. En effet, sauf quelques localités d'une importance toute exceptionnelle, ces agents de nouvelle institution ne seront pas astreints à un travail tellement considérable, qu'il exige l'emploi de tout leur temps. Pourquoi donc ne resteraient-ils pas chargés d'autres attributions?

Au surplus, l'existence d'agents mixtes ne serait pas une innovation. Il est avéré que dans d'autres administrations la qualification d'agents comptables a été donnée, pour satisfaire à la loi, à des employés qui sont restés chargés de leurs premières attributions. Il y a des receveurs de l'enregistrement qui sont en même temps agents du trésor. Il y a des receveurs des contributions qui sont en même temps receveurs communaux. Nous trouvons ce régime dans un des services ressortissant à la direction générale des chemins de fer elle-même : ce sont des distributeurs de la poste qui sont en même temps receveurs des contributions, et tous ces agents tiennent deux comptabilités distinctes, sans abus, sans le moindre inconvénient.

Que l'administration des chemins de fer procède, dans un esprit d'économie, de simplification d'écritures et de bon emploi du temps, à la révision des attributions de ses agents, et elle parviendra, la section centrale en est convaincue, avec son personnel actuel, à satisfaire à la loi de comptabilité en ce qui concerne la justification des matières.

La section centrale n'a pas admis l'augmentation de 37,450 francs. Elle a voté le crédit alloué pour l'exercice 1855, 28,550 francs.

2 membres ont rejeté l'augmentation, 3 se sont abstenus.

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

A. Entretien et classement des approvisionnements et délivrance aux dépôts, etc.	} 25,800 »
B. Déchargement, pesage, comptage et mesurage des approvisionnements présentés en réception. — Fabrication de la graisse jaune.	

Réduction de 4,200 francs.

Adopté.

<i>ART. 78. — Matériel et fournitures de bureau. — Papiers, impressions, mobilier et fournitures de bureau, frais de loyers, menues dépenses fr.</i>	
	211,500 »

Augmentation de 61,500 francs,

Demandée :

1° Parce que le crédit alloué par le Budget a été dépassé, de fr.	20,000 »
---	----------

2° Pour impressions et fournitures à l'exploitation de Dendre-et-Waes	10,000 »
3° Pour étendre aux lignes de Nord-Est et Ouest le système des coupons dit : <i>Edmond'son</i> . Le matériel est estimé à . . .	31,500 »

Cette amélioration, adoptée par toutes les compagnies, est réclamée depuis longtemps. Elle tend surtout à faciliter le contrôle.

La dernière adjudication des coupons *Edmond'son* en fixe le prix à fr. 1 43 c^s le mille. L'économie qui eût été réalisée en 10 ans sur les coupons imprimés sur papier, eût suffi pour couvrir la dépense du matériel, si cette amélioration avait été introduite plus tôt.

Adopté.

ART. 79. — <i>Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration</i> fr.	10,000 »
--	----------

Adopté.

VI^{me} SECTION. — RÉGIE.

ART. 80. — A. <i>Traitements</i>	} 36,500 »
B. <i>Indemnités et déplacements</i>	

Adopté.

ART. 81. — <i>Frais de bureau et de loyer</i> fr.	3,500 »
---	---------

Adopté.

VII^{me} SECTION. — POSTES.

La 1^{re} section demande que le Gouvernement en revienne à la séparation du service des postes d'avec celui des chemins de fer. La fusion des deux services lèse les intérêts de plusieurs villes importantes, telles que Malines et Charleroy.

D'après la législation sur la matière, ces villes ont des droits à un bureau des postes à guichet ouvert, établi au centre de la population.

Elle demande que l'administration se prononce sur les réclamations de la ville de Malines.

L'administration a répondu comme il suit :

« La fusion des services des chemins de fer et des postes a deux avantages, que l'on ne peut méconnaître; d'une part, il y a économie dans le personnel :

» Ainsi, il existe 59 localités où la fusion a été opérée. Il est bien évident que si la séparation des services avait lieu, il y aurait 59 nouveaux percepteurs des postes à nommer, indépendamment de l'augmentation inévitable des frais généraux et des frais de transport des dépêches entre la perception et la station ;

» D'autre part, il y a avantage pour le public, toutes les fois que la station ne se trouve pas trop éloignée de la localité à desservir.

» L'avantage consiste dans la possibilité de retarder de 20 à 30 minutes la levée des boîtes, et d'activer la distribution des correspondances. Du reste, dans les localités où l'établissement du bureau de poste à la station pouvait présenter quelques inconvénients, on y a en grande partie remédié en multipliant les boîtes secondaires.

» On ne doit pas perdre de vue non plus que depuis la réforme postale, les affranchissements ne se font plus au bureau de poste, où le public ne doit se rendre que pour faire charger des lettres ou déposer des articles d'argent ou retirer les correspondances *poste restante*.

» En ce qui concerne spécialement les bureaux de Malines et de Charleroy, le Gouvernement n'est pas éloigné de reconnaître que leur annexion au service des stations présente quelques inconvénients, surtout eu égard à l'importance de chacun des deux services. S'il n'a pas encore statué définitivement à ce sujet, c'est que des besoins plus urgents et plus importants absorbaient les crédits mis à sa position.

» Au surplus, on fera observer que c'est par erreur sans doute, que la 1^{re} section a dit que, d'après la *législation* sur la matière, un bureau central des postes à guichet ouvert doit se trouver au centre des localités. Aucune loi n'a statué sur ce point.

» Seulement, dans un règlement administratif arrêté par le Ministre des Finances, en 1808, il est dit :

» Les directeurs des postes doivent se loger au centre de la ville.

» Ceux qui sont servis par des courriers conduits en poste doivent, en outre, se placer autant qu'il est possible, sur la route de poste.

» Si des localités s'y opposent, et que les courriers ne puissent être conduits au bureau, sans inconvénient, les directeurs en préviennent l'administration. »

» Or, on pourrait précisément s'appuyer sur ce même règlement pour soutenir qu'aujourd'hui la station étant devenue le point de passage des moyens de transport substitués aux anciennes malles conduites en poste, il y a lieu d'y établir, autant que possible, les bureaux de poste. »

Un membre de la section centrale s'élève contre la fusion opérée entre le service des chemins de fer avec celui des postes. Le but de cette fusion n'a pas été rempli; il consistait à charger les postes d'organiser partout des affluents pour les chemins de fer.

Dans les stations dont le chef est en même temps chargé du service des postes, ce service délicat, puisqu'il est le dépositaire des secrets du public, est confié souvent à un employé payé sur état de salaires.

Les chefs de stations ont trop de devoirs à remplir pour avoir la possibilité d'exercer les fonctions d'un percepteur des postes.

La section centrale a adopté, par 2 voix et 3 abstentions, une motion qui tend à séparer les deux services.

La section centrale demande que, pour la régularité de la comptabilité, l'administration des postes tienne compte aux chemins de fer des services qu'ils lui rendent.

Adopté.

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

A. Inspection, surveillance et contrôle.	} 560,000 »
B. Bureaux de perception et de distribution.	
C. Bureaux ambulants	

Augmentation de 40,000 francs.

Demandée pour créer 10 distributions, pour accorder des promotions à des commis, pour nommer 10 commis nouveaux, pour accorder des promotions à 30 percepteurs de la dernière classe, pour porter à 600 francs le traitement de 50 distributeurs.

La majorité de la section centrale a adopté.

ART. 83. — *Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes fr. 793,000 »*

Augmentation de 78,000 francs.

Pour porter les traitements à 600 francs. . fr.	32,000 »
Personnel nouveau	31,800 »
Promotions et secours	14,200 »

Adopté par la majorité de la section centrale.

ART. 84. — *Transports des dépêches.*

A. Malles-estafettes et ordinaires desservies par les maîtres de poste	} 365,000 »
B. Entreprises spéciales pour le transport des dépêches. . .	
C. Subsidés 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 de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer	

Augmentation de 65,000 francs.

Pour création de nouveaux services de malles. fr.	18,000 »
Messagers-piétons pour les nouvelles distributions.	5,000 »
Menues dépenses, frais d'entreposage.	5,000 »
Frais de remplacement de facteurs éloignés du service par suite de maladies ou d'autres causes légitimes.	25,000 »

Adopté.

ART. 85. — *Matériel. — Papiers, impressions, publications, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, menues dépenses.* 187,000 »

Augmentation de 22,000 francs.

Adopté.

CHAPITRE V.

PENSIONS.

ART. 86. — *Pensions* fr. 7,000 »

Adopté.

CHAPITRE VI.

ART. 87. — *Secours à des employés veuves ou familles d'employés qui n'ont pas droit à la pension* fr. 7,000 »

Adopté.

CHAPITRE VII.

ART. 88. — *Dépenses imprévues non libellées au Budget.* . . . 18,000 »

Adopté.

L'ensemble du Budget a été adopté par la section centrale, avec les modifications qui ont été introduites. Il a été adopté avec le caractère d'un moyen de service provisoire, en attendant la présentation prochaine d'un projet d'organisation qui servira de base à la formation du Budget de l'exercice 1857.

La section centrale a adopté le projet de loi, en retranchant :

1^o Du 2^{me} § de l'article unique, les mots : *De l'administration des chemins de fer* ;

2^o En retranchant les 3^{me} et 4^{me} §§.

Il nous reste à vous rendre compte des pétitions qui ont été transmises à la section centrale.

Elles seront déposées sur le bureau pendant la discussion.

Elles émanent :

Du sieur Clermont, qui demande que le matériel roulant des chemins de fer soit mis au complet ;

Des riverains de la Lys et de la Mandel, qui réclament l'exécution de travaux qui les mettent à l'abri des inondations ;

De plusieurs bourgmestres, qui demandent la construction d'une route projetée de Gedinne vers Hargnies dans l'Entre-Sambre-et-Meuse ;

La route de Gedinne à Charleville est comprise dans la nomenclature des routes insérée au Budget ;

De plusieurs bourgmestres , qui demandent la construction d'un pont sur la Semois à Membre ;

Du 1^{er} comice agricole de la Flandre occidentale , qui demande le rétablissement de l'écluse de Blankenberghe , et l'approfondissement du canal ;

De cultivateurs de Waterloo , qui demandent la suppression des ponts à bascule établis à Mont-Saint-Jean et à Vleurgat ;

Des facteurs ruraux attachés aux bureaux de Jemeppe , Seraing , Amay , Nandrin , Ans , Glons , Fexhe et Visé , des cantons de Huy et de Rochefort , qui demandent une augmentation de traitement.

Le Rapporteur,

B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

Le Président,

CH. ROUSSELLE.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

COUR DES COMPTES.

SITUATION FINANCIÈRE DU CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT, AU 31 DÉCEMBRE 1854.

Bruxelles, 25 mars 1856.

A Monsieur le Rapporteur du Budget des Travaux publics.

Par votre lettre en date du 26 décembre 1855, vous priez la Cour des comptes de vouloir bien vous transmettre quelques notes supplémentaires, pour mettre à jour le travail concernant la situation financière du chemin de fer, qu'elle a adressé à la Chambre des Représentants, le 15 mars 1850, et ce, ajoutez-vous, afin de pouvoir répondre avec certitude à cette double question qui sera posée lors de la discussion du Budget des Travaux publics, à savoir : qu'est-ce que les chemins de fer ont coûté au trésor, et quel intérêt les capitaux employés lui rapportent-ils?

Permettez-nous de vous faire observer, Monsieur le Représentant, que ce travail, continué comme vous le demandez, ne fournirait point les indications nécessaires pour résoudre sûrement et complètement les deux questions dont il vient d'être parlé. En effet, le compte transmis à la Chambre des Représentants en mars 1850, n'est autre que le compte commercial du chemin de fer, dans lequel la Cour a dû porter au débit du railway, non-seulement le capital effectif des emprunts employé à sa construction, mais aussi les pertes éventuelles sur les emprunts négociés au-dessous du pair, c'est-à-dire la différence entre le capital réalisé et le capital nominal de la dette, bien qu'il fût plus que probable qu'une partie plus ou moins forte de cette dette serait rachetée au-dessous du pair et même au-dessous du taux effectif de l'émission. Or, dans cette dernière hypothèse, le trésor, bien loin d'éprouver une perte, devait, au contraire, obtenir un bénéfice; et, du reste, c'est ce qui a eu lieu, puisque sur

les capitaux amortis à la date du 31 décembre 1854, le trésor avait déjà réalisé un gain de. fr.	1,153,858 38
Quant à la perte, elle s'élevait seulement, à la même époque, à	668,971 47
Balance faite, les bénéfices excédaient donc les pertes, de.	<u>484,886 91</u>

Par contre, il est vrai, la Cour a porté au crédit du chemin de fer, dans son premier travail, les bénéfices résultant de la différence entre le taux pour cent du rachat des capitaux et le pair; mais il va sans dire qu'il ne s'agissait là que des bénéfices obtenus à l'époque où s'arrêtait la situation présentée (31 décembre 1848) et nullement des bénéfices éventuels.

Ainsi donc, en 1850, la Cour a porté au débit du chemin de fer la différence entière entre fr. 169,242,635 13 c^s, montant effectif des emprunts et fr. 189,383,940 02 c^s, montant de leur valeur nominale, soit 20,141,304 fr. 94 c^s, tandis qu'elle n'a porté à son crédit que la différence entre le prix du rachat des titres (fr. 13,310.019 36 c^s) et le capital nominal amorti (fr. 16,540,077 44 c^s), soit fr. 3,230,058 08 c^s, plus la somme de 515,513 fr. 11 c^s pour bénéfices réalisés sur l'emprunt à 5 p. ⁰/₁₀₀ de 1842, émis au-dessus du pair.

La Cour le répète, elle n'a opéré de cette manière que parce qu'il s'agissait du compte commercial du chemin de fer et non du compte administratif. Aussi est-ce afin qu'on ne se méprenne point sur les résultats constatés qu'elle a fait observer que ce ne serait que lorsque la dotation affectée à l'amortissement des emprunts, jointe aux intérêts sur les capitaux amortis, aurait entièrement absorbé la dette, que le pays connaîtrait positivement ce que les chemins de fer auraient coûté.

Dans le travail adressé à la Chambre des Représentants, en 1850, la Cour a également dû porter au débit du chemin de fer une somme de 10,636,038 fr. 11 c^s, pour les intérêts d'un capital de 45,515,668 fr. 96 c^s successivement fourni par les Budgets de la dette publique en excédant des produits de l'exploitation, sans pouvoir, par contre, porter à son crédit les intérêts sur les sommes provenant des emprunts, et qui sont demeurées à la libre disposition du Gouvernement, ou dont il a fait usage pour ses besoins courants, en attendant leur affectation au service du railway; les éléments ayant manqué à la Cour pour établir le décompte de ces derniers intérêts.

Cependant, les intérêts des emprunts ont été mis à charge du chemin de fer à compter de l'époque où ils ont pris cours au profit des preneurs, et le trésor, profitant des capitaux destinés à la construction des voies ferrées et momentanément disponibles, a restreint ou pu restreindre sa dette flottante dans des proportions plus ou moins fortes.

La Cour pense donc, Monsieur le Représentant, que la situation financière du chemin de fer se rapprocherait davantage de la vérité si, laissant de côté les pertes éventuelles sur les emprunts contractés au-dessous du pair, les intérêts réciproques sur les avances respectives du trésor et du railway, ainsi que les fonds prélevés sur la dotation fixe affectée à l'amortissement, cette situation comprenait simplement, savoir :

1° Les recettes et les dépenses d'après les comptes généraux des finances et autres documents reposant à la Cour ;

2° La part proportionnelle afférente au chemin de fer dans la perte résultant de la dernière conversion, perte expliquée sous le n° 17 des observations de l'état n° 1 ;

3° Et enfin, la part afférente également au railway dans les pertes et gains effectifs résultant du rachat successif des capitaux.

Le compte que la Cour a l'honneur de vous adresser avec la présente, sous le n° 1, a été dressé d'après ce nouveau système, mais avant d'en constater les résultats, elle croit devoir faire observer que des dépenses d'exploitation ont dû être comprises parmi celles de construction et, par contre, des dépenses de construction parmi celles d'exploitation ; et cela, d'abord, parce que les dépenses de l'exploitation pendant les années 1835 et 1836, et s'élevant ensemble à fr. 713,103 79 c^s, ont été acquittées sur le fonds spécial de construction, en l'absence de toute allocation au Budget ordinaire pour les y imputer, et ensuite, parce que des dépenses de construction, à concurrence de fr. 880,591 79 c^s, ont été payées sur les fonds du Budget du Département des Travaux publics, en exécution des lois des 4 juin 1850, 14 avril 1852 et 17 mai 1854.

Voici maintenant les résultats du nouveau compte dressé par la Cour :

DÉPENSES.

1° Dépenses de construction, y compris la somme de fr. 713,103 79 c^s à laquelle se sont élevées les dépenses de l'exploitation pendant les années 1835 et 1836, et qui ont été acquittées sur le fonds spécial de construction, en l'absence de toute allocation au Budget ordinaire, ci fr. 174,625,605 36

2° Dépenses de l'exploitation, y compris la somme de fr. 880,591 79 c^s pour dépenses de construction payées sur les fonds du Budget ordinaire du Ministère des Travaux publics, en exécution des lois des 4 juin 1850, 14 avril 1852 et 17 mai 1854, ci . . . fr. 119,194,788 49

3° Intérêts et frais des bons du trésor. . . 2,480,348 64

4° Intérêts des emprunts, déduction faite de la somme de fr. 7,269,936 69 c^s pour la partie des intérêts passée au fonds d'amortissement 107,970,639 28

5° Frais relatifs aux emprunts, y compris les frais concernant leur amortissement . . . 3,246,194 36

6° Perte résultant du rachat successif des capitaux au-dessus du taux effectif de l'émission des emprunts 668,971 47

233,560,942 24

TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES (A REPORTER). . . fr. 408,186,547 60

REPORT DES DÉPENSES. fr. 408,186,547 60

RECETTES.

1° Produits directs de
l'exploitation. fr. 203,837,013 27

2° Idem indirects recou-
vrés par les soins de l'admi-
nistration des domaines 768,491 60

 204,605,504 87

3° Prix de vente et de rétrocessions de
terrains non utilisés et autres produits acci-
dentels 1,470,670 76

4° Bénéfice résultant du rachat successif
des capitaux au-dessous du taux effectif de
l'émission des emprunts. 1,153,858 38

TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES. 207,230,034 01

Excédant du total général des dépenses sur le total général
des recettes à la date du 31 décembre 1854 200,956,513 59

Le solde débiteur accusé par le Département des Travaux
publics dans son compte rendu des opérations de l'exercice
1854, étant de. 210,537,694 89

Il y a une différence en moins d'après la Cour, de . . . fr. 9,581,181 30

 qui s'explique ainsi qu'il suit :

Différence en plus et en moins d'après la Cour.

DANS LA DÉPENSE.

	EN PLUS.	EN MOINS.
1° Pertes éventuelles sur les emprunts émis au-dessous du pair, déduction faite de la somme de fr. 515,515 11 c ^t , montant des bénéfices obtenus sur l'emprunt de 1842, émis au-dessus du pair	»	19,625,791 83
2° Intérêts de la dette à 4 1/2 p. % de 1853, non payés et portés en recette au profit du trésor (voir les observations consignées sous les nos 12, 13 et 14 du tableau n° 1).	»	804,222 45
3° Dépenses de construction.		
a. Dépenses pour l'établissement des télégraphes électriques :		
1° Régularisées.	245,191 37	
2° En cours de régularisation	7,291 71	
	252,485 08	
b. Différence entre la dépense renseignée par le Département des Travaux publics et celle constatée dans les comptes généraux des finances	108,181 44	
	360,664 52	»
4° Dépenses d'exploitation et d'entretien :		
a. Dépenses pour l'établissement des télégraphes électriques.	250,000 »	
b. Différence entre la dépense renseignée par le Département des Travaux publics et celle résultant des comptes généraux des finances.	376,065 66	
	626,065 66	»
5° Intérêts et frais des bons du trésor (voir les observations consignées sous les nos 8, 9, 10 et 11 du tableau n° 1)	522,159 25	»
6° Intérêts à 5 p. % de l'emprunt de 1838, du 1 ^{er} août au 31 décembre 1854	575,262 44	»
7° Intérêts de l'emprunt à 5 p. % de 1842	69 79	»
8° — de l'emprunt à 5 p. % de 1851, du 1 ^{er} novembre au 31 décembre 1854	12,457 21	»
9° Intérêts du 1 ^{er} mai 1853 au 31 décembre 1854, sur le capital de fr. 5,575,955 55 c ^t , dont la Cour a augmenté le capital afférent au chemin de fer dans la dette de 157,615,600 francs (lois des 1 ^{er} décembre 1852 et 14 juin 1853).	1,225,367 29	»
A REPORTER. fr.	3,318,024 16	20,043,014 28

	EN PLUS.	EN MOINS.
REPORT. fr.	5,318,024 16	20,043,014 28
Cette augmentation s'explique ainsi qu'il suit :		
a. Fonds affectés à l'amortissement et tenus en réserve par suite de la défense de racheter les valeurs dépassant le pair,		
Sur l'emprunt de 1840. . fr. 5,931,474 36		
— de 1842. . . 1,102,256 95		
5,033,731 31		
b. Différence entre la somme de 4,880,000 francs, mise à la disposition du Gouvernement par la loi du 25 avril 1853, et le capital négocié au taux de 90 p. %, en vertu de la loi du 14 juin 1853, ci		542,222 22
5,575,953 53		
10° Partie des intérêts passée au fonds d'amortissement sur les intérêts de ce capital.	»	1,005 52
11° Perte résultant du rachat successif des capitaux au-dessus du taux effectif de l'émission des emprunts	668,971 47	»
12° Frais relatifs aux emprunts et frais concernant leur amortissement :		
a. Frais relatifs au capital de fr. 5,575,953 53 c ^s , dont la Cour a augmenté le capital nominal afférent au chemin de fer dans la dette de 157,615,600 francs à 4½ p. % fr.	6,354 »	
b. Frais concernant l'emprunt de 1848 (voir les observations consignées sous le n° 15 du tableau n° 1)	11,249 83	
c. Idem (voir sous le n° 16 du même tableau)	184,101 86	
d. Pertes résultant de la dernière conversion (voir sous le n° 17 idem).	906,599 24	
1,108,504 95		»
13° Forcement de fractions.	» 02	»
TOTAUX. fr.	5,095,500 58	20,431,019 60
A REPORTER. fr.	15,335,719 02	

Différence en plus et en moins.

DANS LA RECETTE.

	EN PLUS.	EN MOINS.	
REPORT. fr.	»	»	45,355,719 02
1° Différence entre les produits directs de l'exploitation renseignés par le Département des Travaux publics, et ceux portés dans les comptes généraux des Finances.	»	217,842 88	
2° Idem entre les produits indirects recouvrés par les soins de l'administration des domaines.	»	8,581 28	
3° Prix de vente et de rétrocessions de terrains non utilisés, et autres produits accidentels :			
a. Produits accidentels recouvrés directement par l'administration du trésor public . . . fr.			47,975 85
b. Différence entre les prix de vente et de rétrocessions de terrains non utilisés renseignés par le Département des Travaux publics, et ceux résultant des comptes des comptables			851 20
c. Créances liquidées à charge du fonds de construction et éteintes, pour cause de déchéance.			287 75
d. Part afférente au chemin de fer dans les intérêts de la dette publique, acquis au trésor par suite de prescription			19,083 43
	68,198 21	»	
4° Bénéfices obtenus par l'amortissement, et consistant dans la différence entre le prix du rachat des capitaux et le pair	»	5,856,156 32	
5° Valeur des approvisionnements du magasin central.	»	894,033 83	
6° Bénéfices résultant du rachat successif des capitaux au-dessous du taux effectif de l'émission des emprunts	4,155,858 38	»	
TOTAUX. fr.	1,222,056 59	6,976,594 31	45,355,719 02
	5,754,537 72		5,754,537 72
DIFFÉRENCE égale à celle constatée par la Cour fr.			9,581,181 30

Quant à l'intérêt brut qu'ont rapporté par année les capitaux employés, il n'a pas été possible à la Cour de les calculer exactement, les dépenses de construction et d'exploitation ayant été rattachées, soit à l'exercice pendant lequel les crédits ont été votés, soit à celui pendant lequel les dépenses ont été régularisées, soit, enfin, à l'exercice spécialement indiqué par la loi elle-même, bien que tous ces exercices ne fussent pas ceux pendant lesquels les dépenses avaient été faites et payées.

La seule chose que la Cour puisse dire à cet égard avec quelque certitude, si tant est encore qu'il soit possible de fixer le chiffre d'une manière parfaitement exacte, en présence des observations consignées plus haut, et notamment de celles concernant les avances respectives du trésor et du railway, c'est que les frais d'exploitation et d'entretien, les intérêts et frais des emprunts, en un mot tous les frais autres que ceux de premier établissement, faits dans la période du 1^{er} mai 1834 au 31 décembre 1854, ont excédé les recettes de toute nature effectuées dans la même période, de fr. 26,330,908 23 c^s. Ce n'est donc que lorsque les excédants de recette sur les dépenses auront entièrement comblé ce déficit, que le trésor profitera directement de cette grande entreprise nationale.

Toutefois, on se tromperait, pensons-nous, si on tirait de ce que nous venons de dire, des inductions trop absolues pour juger de la situation future des chemins de fer de l'État au point de vue financier, sans tenir compte, en même temps, des résultats partiels constatés dans le tableau joint à la présente sous le n° 1, et surtout des résultats de l'exploitation pendant les deux dernières années, où l'on voit que les recettes ont excédé les dépenses de plusieurs millions de francs. Nous croyons donc nécessaire de fixer un instant votre attention sur ces résultats.

Depuis 1837, les produits du chemin de fer n'ont pas cessé de s'accroître progressivement et dans une proportion telle, que les produits de 1854 sont presque doubles de ceux de 1844; il n'y a eu d'exception que pendant les deux années sur lesquelles ont pesé plus particulièrement les événements politiques (1848 et 1849); et si, dans les premiers temps, cette augmentation a pu être attribuée à l'augmentation toujours croissante de la longueur exploitée, il n'en a plus été de même à partir de l'époque où toutes les grandes lignes ont été livrées à l'exploitation.

L'augmentation progressive et incessante que l'on continue à remarquer dans les produits depuis lors, peut donc être attribuée, pensons-nous, à la prospérité du railway national, et cette prospérité elle-même, au développement continu de l'industrie et du commerce.

D'un autre côté, il est à remarquer que les intérêts des emprunts afférents au chemin de fer, ont été réduits, à partir du 1^{er} mai 1853, de fr. 580,605 03 c^s annuellement, par suite de la conversion décrétée par la loi du 1^{er} décembre 1852, et que les frais d'exploitation qui, en 1837, absorbaient jusqu'à 83 p. % du produit brut, s'abaissaient à la fin de 1847 à 63 p. %, pour de là osciller entre 64 p. % (année 1850) et 52 p. % (année 1854).

La Cour a fait connaître, au commencement de cette lettre, les motifs qui l'ont portée à ne plus comprendre dans son travail certains éléments dont elle avait dû faire usage dans celui de 1850, pour se conformer au vœu exprimé

par la Chambre des Représentants, et qui consistait à obtenir un compte commercial du chemin de fer. Nous pensons néanmoins faire chose utile, bien que sortant un peu du cadre que nous nous sommes tracé, de joindre à la présente quelques indications sommaires à l'égard du capital affecté à l'établissement du railway national, et de la charge que le pays s'impose annuellement pour l'amortissement de ce capital.

Ces indications seront nécessairement incomplètes; car, pour établir une juste balance, il faudrait mettre en regard du chiffre auquel ont atteint les dépenses de premier établissement du railway, la valeur réelle et actuelle de la voie ferrée avec tout son matériel, tant fixe que roulant, et les données manquent pour arriver à une appréciation exacte de cette valeur.

En ce qui concerne ce point, nous devons donc nous borner à constater que la part afférente au chemin de fer de l'État, dans les emprunts, s'élève au capital nominal de fr. 196,953,186 49 c^s, lequel correspond au capital effectif de fr. 176,792,635 15 c^s (état n° 2); qu'une partie dudit capital nominal a été éteinte par le jeu de l'amortissement, jusqu'à concurrence de fr. 33,248,942 03 c^s (état n° 3); de sorte que la partie restant à amortir ne s'élève plus qu'au chiffre nominal de fr. 163,704.244 46 c^s; et qu'enfin, pour arriver à l'extinction complète de cette partie de la dette nationale, le pays a créé un fonds annuel d'amortissement qui s'élève aujourd'hui à fr. 1,307,059 87 c^s, indépendamment des intérêts des obligations amorties ou rachetées, intérêts qui, aux termes des lois d'emprunts, s'ajoutent successivement au fonds d'amortissement et l'accroissent progressivement jusqu'à l'extinction totale des emprunts.

PAR ORDONNANCE :

Le Greffier,

DASSESE.

LA COUR DES COMPTES :

Le Président,

TH. FALLON.

ÉTAT N° 1,
établi par la Cour des comptes.

Chemins de fer et Télégraphes.

ÉTAT des dépenses et des recettes effectuées depuis le 1^{er} mai 1834, jusqu'au 31 décembre 1854,
2^o des pertes éventuelles sur ces emprunts; et, 3^o des intérêts

abstraction faite, 1^o des fonds prélevés sur la dotation fixe, affectée à l'amortissement des emprunts;
réciproques sur les avances respectives du Trésor et du Railway.

Exercices.	DÉPENSES.														RECETTES.										Différence entre les dépenses (abstraction faite des dépenses de construction) et les produits de l'exploitation.		Tantième % des dépenses d'exploitation et d'entretien comparativement au produit des chemins de fer.	
	DÉPENSES à charge DU FONDS SPÉCIAL de construction.	DÉPENSES de L'EXPLOIT. IMPUTÉES sur le Budget ordinaire.	INTÉRÊTS et FRAIS DES BONS du Trésor.	INTÉRÊTS DES EMPRUNTS										FRAIS relatifs aux emprunts, y compris les frais concernant leur amortissement.	PERTES résultant du rachat successif des capitaux au-dessus du taux effectif de l'émission des emprunts.	Total général des DÉPENSES (colonnes 2, 3, 4, 14, 15 et 16).	Total des DÉPENSES. abstraction faite des dépenses de construction.	EXPLOITATION.		Total des PRODUITS de l'exploitation.	Prix de vente et DE RÉTROCESSIONS de terrains non utilisés et autres produits accidentels.	Bénéfices RÉSULTANT DU RACHAT successif des capitaux au-dessous du taux effectif de l'émission des em- prunts.	Total général des RECETTES.	EXCÉDANT des dépenses.	EXCÉDANT des recettes.			
				de 1836, à 4 0/0 (sur un capital de 20,886,438 74).	de 1838, à 5 0/0 (sur un capital de 45,860,935 17).	de 1840, à 5 0/0 Jusqu'au 1 ^{er} mai 1833 (sur un capital de 73,077,946 78).	de 1842, à 5 0/0 Jusqu'au 1 ^{er} mai 1833 (sur un capital de 35,484,468 89).	de 1848, à 5 0/0 Jusqu'au 1 ^{er} mai 1833 (sur un capital de 16,978,371 38).	de 1851, à 5 0/0 (sur un capital de 1,492,537 51).	de 1855, à 4 1/2 0/0 CONVERSION (sur un capital de 119,932,039 »).	TOTAL DES INTÉRÊTS des EMPRUNTS.	A déduire pour la partie affé- rente au chemin de fer dans les intérêts rem- isés comme produits de la négociation du ca- pital de 26,964,600 fr., autorisée par la loi du 14 juin 1853.	Reste.					DIRECTS.	Indirects recouvrés par les soins de l'adminis- tration des domaines.									
																										PRODUITS		Total
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.		
1854	10,000,000 »	»	52,884 31	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,032,884 31	52,884 31	»	»	»	»	»	»	52,884 31	»	»		
1855	»	»	175,806 61	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	175,806 61	175,806 61	268,997 50	565 »	269,562 50	»	»	269,562 50	»	95,555 89	»		
1856	(1) 14,524,165 74	»	251,251 97	537,728 78	»	»	»	»	»	»	537,728 78	»	537,728 78	»	»	15,315,144 49	788,980 75	825,152 85	461 16	825,594 01	38 02	»	825,632 93	»	56,615 26	»		
1857	9,006,448 57	1,189,988 72	12,545 82	1,075,457 55	»	»	»	»	»	»	1,075,457 55	»	1,075,457 55	3,002 03	3,675 61	11,551,714 50	2,285,265 73	1,416,982 94	892 24	1,417,875 18	738 68	»	1,418,615 86	807,390 55	»	85,92		
1858	25,200,807 82	2,768,610 64	178,844 75	1,075,457 55	575,262 20	»	»	»	»	»	1,648,719 84	»	1,648,719 84	5,265 59	7,188 60	27,807,441 24	4,606,655 42	5,097,855 40	454 26	5,098,267 66	»	»	5,098,267 66	1,508,565 76	»	89,56		
1859	11,051,262 85	5,082,904 25	160 90	1,075,457 55	1,575,829 50	»	»	»	»	»	2,451,287 05	»	2,451,287 05	19,850 67	331 61	16,585,887 37	5,554,624 52	4,249,825 04	35,061 82	4,282,886 86	8 45	574 54	4,283,460 85	1,271,737 06	»	71,98		
1860	57,150,905 50	5,077,994 08	555,260 45	1,075,457 55	1,575,829 50	2,455,264 90	»	»	»	»	4,906,551 95	»	4,906,551 95	21,281 24	31,385 20	65,505,585 22	8,572,479 92	5,355,167 05	20,779 33	5,355,946 58	6,530 20	»	5,362,476 58	3,016,555 54	»	57,46		
1861	»	4,469,587 95	»	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	»	»	»	»	6,154,184 39	»	6,154,184 39	60,615 27	2,537 02	10,666,522 65	10,666,522 65	6,226,355 66	55,475 43	6,281,809 09	35,441 87	1,024 61	6,318,275 57	4,584,715 54	»	71,14		
1862	19,458,725 56	4,459,478 59	»	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	195,704 06	»	»	»	7,508,408 75	»	7,508,408 75	132,441 32	25,114 22	30,565,647 94	10,924,932 58	7,458,774 29	45,088 20	7,501,862 49	264,802 05	»	7,766,664 54	5,435,059 80	»	59,17		
1863	898,205 15	5,588,244 75	»	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	»	»	»	7,508,408 75	»	7,508,408 75	228,907 84	48,991 86	13,872,756 55	12,974,555 18	8,994,459 35	34,562 54	9,029,001 87	515,698 18	»	9,542,700 05	3,945,551 51	»	59,67		
1864	»	5,968,585 78	»	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	»	»	»	7,508,408 75	»	7,508,408 75	170,225 99	88,037 76	13,535,256 26	15,555,256 26	11,226,510 87	21,257 68	11,247,568 55	65,451 94	»	11,311,000 49	2,287,687 71	»	55,06		
1865	12,019,480 05	6,290,628 44	6,125 50	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	»	»	»	7,508,408 75	»	7,508,408 75	197,222 65	91,004 59	25,912,867 65	15,895,587 60	12,401,750 22	19,545 99	12,421,094 21	157,917 63	»	12,579,011 84	1,472,293 59	»	50,64		
1866	5,559,757 95	7,451,051 97	191,144 78	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	»	»	»	7,508,408 75	»	7,508,408 75	171,887 12	102,656 12	18,765,746 67	15,206,008 72	15,572,575 03	26,998 19	15,599,571 22	505,734 65	»	15,905,505 85	1,606,457 50	»	54,64		
1867	»	9,285,291 62	487,025 46	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	»	»	»	7,508,408 75	»	7,508,408 75	212,268 51	49,687 49	17,540,679 81	17,540,679 81	14,650,567 50	79,940 15	14,730,507 45	70,909 26	25,889 59	14,825,106 08	2,610,572 58	»	65,02		
1868	5,598,626 52	8,849,018 52	285,262 11	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	537,032 45	»	»	7,845,441 18	»	7,845,441 18	(15) 226,750 25	»	22,715,678 56	12,077,885 05	75,560 76	12,155,445 79	60,068 58	664,005 04	12,878,117 21	5,051,606 25	»	72,81			
1869	461,080 74	8,150,512 92	»	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	948,928 57	»	»	8,257,537 50	»	8,257,537 50	111,991 58	4,046 98	16,990,778 52	16,539,688 58	12,935,920 01	59,525 59	12,975,246 50	86,051 54	105,574 56	15,167,472 40	5,554,442 28	»	62,86		
1870	982,200 54	(6) 9,505,905 85	»	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	948,928 57	»	»	8,257,537 50	»	8,257,537 50	152,205 97	39,744 61	18,957,592 05	17,955,191 71	14,665,625 10	47,921 73	14,711,546 83	39,709 01	112,980 54	14,864,206 18	5,245,644 88	»	64,61		
1871	505,078 65	8,679,456 98	»	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	948,928 57	12,457 78	»	8,269,775 08	»	8,269,775 08	80,702 51	52,017 02	17,587,010 02	17,081,951 59	15,968,804 91	49,922 40	16,018,727 40	37,695 »	129,214 48	16,185,654 88	1,065,203 99	»	54,18		
1872	(4) 775,587 59	(6) 9,985,279 15	(8) 7,595 52	1,075,457 55	1,575,829 50	5,082,897 54	1,174,224 34	948,928 57	74,626 67	»	8,531,965 97	(12) 9,594 08	8,532,568 09	158,605 19	49,658 05	18,295,534 29	17,521,746 00	17,077,860 66	68,665 56	17,146,526 22	2,746 78	17,520 05	17,166,595 95	575,220 68	»	52,59		
1873	(2) 1,057,646 55	10,052,108 95	(9) 505,989 59	1,075,457 55	1,575,829 50	1,227,652 45	591,408 11	516,509 52	74,626 67	(19) 5,387,961 76	7,849,225 56	(13) 577,567 52	7,271,858 24	168,799 52	75,158 95	18,971,541 14	17,915,894 81	19,542,795 95	69,947 91	19,412,745 86	875 59	26,223 55	19,459,840 78	»	1,498,849 05	51,67		
1874	(4) 5,451,559 12	(7) 11,590,987 59	(10) 140,484 95	1,075,457 55	1,575,829 50	»	»	»	74,626 67	(19) 5,081,042 05	7,607,856 37	(14) 217,460 15	7,590,596 22	54,854 65	»	22,608,205 68	19,176,666 56	22,045,655 23	80,487 79	22,126,121 02	4,553 22	72,455 14	22,203,107 38	»	2,949,454 40	52,41		
	(5) 175,580,500 86	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(16) 184,101 86	»	184,101 86	184,101 86	»	»	»	(18) 19,085 45	»	»	184,101 86	»	»	»	
	(4) 1,050,104 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(17) 906,599 24	»	906,599 24	906,599 24	»	»	»	»	»	»	906,599 24	»	»	»	
Totaux.	174,625,605 56	119,194,788 49	2,480,548 64	19,895,964 68	22,586,554 29	47,877,665 45	12,520,555 57	4,649,056 25	256,517 79	8,469,904 41	116,044,798 42	804,222 45	115,240,575 07	5,246,194 56	668,971 47	415,456,484 29	240,850,878 03	205,837,015 27	768,491 60	204,605,504 87	1,470,670 76	1,155,858 58	207,250,054 01	40,805,846 72	4,580,472 66	»		
	A déduire pour les intérêts sur les capitaux rachetés et passés au fonds d'amortissement			2,706,555 44	+5,175,186 44	+1,129,554 74	+250,724 58	+8,154 97	+1,841 26	+20,561 26	=	»	»	»	»	7,269,956 69	7,269,956 69	A déduire :		1 ^o Pour prix de ventes et de rétrocessions de terrains non utilisés et autres produits accidentels.		1,470,670 76	2 ^o — bénéfices résultant du rachat successif des capitaux au-dessous du taux effectif de l'émission des emprunts		1,155,858 58	3 ^o — la partie des intérêts passée au fonds d'amortissement		7,269,956 69
	Reste.														408,186,547 60	235,560,942 24	Excédant des dépenses autres que celles de construction, sur le total général des recettes										9,894,465 85	26,550,008 25

OBSERVATIONS.

(1) Y compris une somme de fr. 715,103 79 c^t, pour dépenses d'exploitation couvertes au moyen des fonds de construction, à défaut d'allocation au Budget ordinaire.
(2) Y compris les dépenses à charge de deux crédits spéciaux, votés respectivement par les lois des 14 avril 1852 et 7 avril 1854, pour l'établissement des télégraphes électriques, crédits couverts, le premier, au moyen des ressources ordinaires du Budget de l'exercice 1852, et le second, au moyen d'une émission de bons du trésor.
(3) Dépenses régularisées et liquidées par la Cour des comptes.
(4) Dépenses en cours de régularisation près des départements ministériels et de la Cour des comptes.
(5) Y compris une somme de fr. 328,955 44 c^t, pour dépenses de construction imputées sur deux crédits rattachés par les lois elles-mêmes du 4 juin 1850 (deux lois de la même date) au Budget du Ministère des Travaux publics.
(6) Idem une somme de fr. 350,658 35 c^t, imputée sur le crédit de parcelle somme voté pour solder des dépenses arriérées de premier établissement du chemin de fer, crédit rattaché au Budget ordinaire par la loi du 14 avril 1853.
(7) Idem une somme de 251,000 francs, pour dépenses de construction imputées sur le crédit ouvert par la loi du 17 mai 1854, et rattaché par cette même loi au Budget ordinaire.
(8) Intérêts à 4 p. % à bonifier au trésor sur la part afférente au chemin de fer (8,545,040 francs), dans le montant des titres des emprunts de 1840, 1842 et 1848 non soumis à la conversion décrétée par la loi du 1^{er} décembre 1852, intérêts calculés à partir du 23 décembre 1852, jour du remboursement de ce capital, jusqu'au 31 dito.

(9) Idem sur le même capital, depuis le 1^{er} janvier 1853 jusqu'à la fin du mois d'avril de la même année, ci. fr. 115,935 86
Idem sur le même capital, plus sur la part afférente au chemin de fer dans le montant des fractions non échangeables des titres présentés à la conversion, intérêts calculés à partir du 1^{er} mai 1853 jusqu'au 31 décembre de la même année, ci. 242,030 80
Idem

ÉTAT N° 2,
établi par la Cour des comptes

ÉTAT indiquant 1° les sommes mises à la disposition du Gouvernement pour l'établissement des chemins de fer,
2° et les emprunts sur lesquels ces sommes ont été prélevées.

DATE DES LOIS EN VERTU DESQUELLES LES EMPRUNTS ONT ÉTÉ CONTRACTÉS	TAUX DE L'INTERÊT À PAYER	CAPITAL PRIMITIF des emprunts	CAPITAL AFFECTÉ à la construction des chemins de fer		INTERÊT ANNUEL À PAYER sur le capital nominal affecté à la construction des chemins de fer	EPOQUE À PARTIR DE LAQUELLE coulent ces intérêts	Observations.
			NOMINAL	EFFECTIF			
18 juin 1836	4 %	30,000,000 »	26,886,438 74	24,524,163 74	1,073,437 33	1 ^{er} juillet 1836	(1) Réduit à 4 1/2 % à partir du 1 ^{er} mai 1853 (2) Capital négocié au taux de 90 % (3) Crédit spécial voté par la loi du 4 avril 1854, pour l'établissement des télégraphes électriques, et couvert par une émission de bons du trésor — Précédemment deux crédits, s'élevaient ensemble à 400,000 francs, avaient déjà été alloués pour le même objet, mais la Cour ne les a pas compris ici, parce que le premier a été rattaché au Budget du Ministère des Travaux publics, et le second, couvert au moyen des ressources ordinaires du Budget (4) Réduit à fr. 3,514,607 60 c ^s à partir du 1 ^{er} mai 1853 (5) Réduit à fr. 4,056,801 91 c ^s à partir de la même date (6) Réduit à fr. 854,035 71 c ^s à partir de la même date
25 mai 1838	5 %	50,850,800 »	43,860,983 17	32,267,256 39	1,575,829 40	1 ^{er} août 1838	
26 juin 1840	5 % (1)	86,940,000 »	75,637,946 78	69,472,643 62	(4) 3,682,897 34	1 ^{er} mai 1840	
29 septembre 1842	5 % (1)	28,621,718 40	25,484,486 89	24,000,000 »	(5) 1,174 224 54	1 ^{er} novembre 1842	
26 février et 6 mai 1848	5 % (1)	37,513,940 »	18,978,571 38	18,978,571 38	(6) 948,928 57	Epoques diverses	
20 décembre 1851	5 %	26,000,000 »	1,492,557 31	1,500,000 »	74,626 67	1 ^{er} novembre 1851	
14 juin 1853	4 1/2 %	26,964,600 »	(*) 3,422,222 22	4,880,000 »	219,600 »	1 ^{er} mai 1853	
7 avril 1854	4 % (bons du trésor)	170,000 »	170,000 »	(5) 170,000 »	6,800 »	Epoques diverses	
21 mai 1854	4 % (bons du trésor)	1,000,000 »	1,000,000 »	1,000 000 »	40,000	Epoques diverses	
			196,933,186 49	176,792,635 15	8,398,365 96		
			20,160,551 34				
Par suite de la conversion des emprunts à 5 % de 1840, 1842 et 1848, décrétée par la loi du 1 ^{er} décembre 1852, l'intérêt à payer sur le capital nominal affecté à la construction des chemins de fer, a été réduit à partir du 1 ^{er} mai 1853, à					8,010,958 95		
DIFFÉRENCÉ EN MOINS					fr. 380,603 03		

ÉTAT N° 5,
établi par la Cour des comptes.

ÉTAT de décompte du fonds d'amortissement créé par les Budgets de la Dette publique et de son application
au rachat des emprunts contractés pour la construction du chemin de fer.

Désignation des emprunts et DATE DES LOIS QUI LES AUTORISENT.	FONDS D'AMORTISSEMENT alloués AUX BUDGETS jusqu'en 1834, à titre d'annuités.	INTÉRÊTS PASSÉS AU FONDS D'AMORTISSEMENT sur les capitaux amortis.	TOTAL DU FONDS affecté à L'AMORTISSEMENT.	FONDS EMPLOYÉS aux RACHATS.	RESTE DISPONIBLE dans les CAISSES DU TRÉSOR, à appliquer à la réduction de la Dette flottante, en vertu de la loi du 14 juin 1853.	VALEUR NOMINALE des CAPITAUX RACHETÉS OU AMORTIS.	DIFFÉRENCES entre les sommes appliquées au rachat et le capital nominal amorti.	
							BÉNÉFICE.	PÉRTE.
Emprunt. — Loi du 18 juin 1836. . .	4,973,990 79	2,706,553 44	7,680,544 23	7,680,544 23	»	8,592,515 05	912,170 82	»
Id. — Loi du 25 mai 1838. . .	7,537,757 36	3,173,186 44	10,510,943 80	10,510,943 80	»	15,075,655 60	4,564,709 80	»
Id. — Loi du 26 juin 1840. . .	9,206,920 87	1,129,354 74	10,556,255 61	6,404,781 25	3,951,474 36	6,656,225 46	251,442 21	»
Id. — Loi du 29 septembre 1842.	2,465,871 08	250,724 58	2,696,595 66	1,594,538 71	1,102,256 95	1,683,946 99	89,608 28	»
Id. — Lois des 26 fév. et 6 mai 1848.	284,650 49	8,154 97	292,765 46	292,765 46	»	290,997 81	»	1,767 65
Id. — Loi du 20 décembre 1851.	57,513 45	1,841 26	59,154 71	39,154 71	»	58,944 74	»	209 97
Id. — Loi du 14 juin 1853. . .	846,990 45	20,561 26	867,551 71	867,551 71	»	950,660 58	65,308 67	»
	25,153,474 49	7,269,956 69	32,423,411 18	27,389,679 87	5,033,731 31	33,248,942 03	5,861,259 78	1,077 62
							5,850,262 16	

ANNEXE N° 2.



ÉTAT

*Des fonctionnaires et employés du Ministère des Travaux publics qui, en congé,
en disponibilité ou en non-activité, jouissent d'un traitement.*



N° d'ordre.	NOMS ET PRÉNOMS.	ÂGE.	GRADES.	POSITION dans laquelle ils se trouvent.
1	Grosfils, Gilles-F.-M.	65	Inspecteur général.	En disponibilité . . .
2	Dufour, Alex.-M.	68	Chef de bureau.	Id.
3	De Potter, Jules	58	Premier commis.	Id.
4	De Mazière, G.	"	Deuxième commis.	Congé illimité.
5	Dronsart, Guillaume.	28	Commis adjoint.	Id.
6	Rogget, N.	"	Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe.	En disponibilité . . .
7	Maus, H.	"	Id. de 2 ^e classe.	Id.
8	Nef, F.	"	Conducteur de 2 ^e classe	Id.
9	Van Vreekom, F.	"	Id. id.	Id.
10	Hetten, Th.	"	Id. de 5 ^e classe	Id.
11	Maes de Zutter, G.	"	Ingénieur de 1 ^{re} classe	Id.
12	De Raeye	"	Sous-ingénieur	Id.
13	Garnier, C.	"	Ingénieur honoraire de 5 ^e classe	Id.
14	Broeckkaus, G.	"	Sous-ingénieur	Id.
15	Piens, P.	"	Id.	Id.
16	Dauge, J.	"	Id.	Id.
17	Van Troostenberghe, A.	"	Id.	Id.
18	Heindryckx	"	Conducteur de 1 ^{re} classe	Id.
19	Debruyne, P.	"	Garde-pont à bascule	Id.
20	Avontroodt, G.	"	Surveillant-receveur	Id.
21	Van Rompaye, E.	"	Commis de 2 ^e classe	Id.
22	Bonnel, N.	"	Aide temporaire	Id.
23	Colle, J.	"	Garde-canal	Id.
24	Thenon	"	Garde-pont à bascule	Id.
25	Gernaert, J.	"	Ingénieur en chef de 2 ^e classe	Id.
26	Delthier, C.	"	Id. id.	Id.
27	Gaussoin, Fabrice-Ch.	57	Commis rédacteur.	Id.
28	Leclercq, Florent.	58	Ingénieur de 2 ^e classe.	Id.
29	Ferouge, Nestor	42	Commis dessinateur	Id.
30	Deman, Gustave	51	Architecte de 2 ^e classe	Id.

MOTIFS de cette position exceptionnelle.	ÉPOQUE depuis laquelle ils s'y trouvent.	MONTANT de leur TRAITEMENT d'attente.	ARTICLE du projet de Budget de 1856, sur lequel il est imputé.	TOTAL par ARTICLE.
Suppression d'emploi	1 ^{er} juillet 1850	6,000 "	2 Administration centrale du Ministère.	10,799 99
Id.	1 ^{er} mai 1852	2,000 "	"	
Maladie.	1 ^{er} août 1853	1,266 66	"	
Id.	"	933 33	"	
Id.	12 janvier 1854	600 "	"	
"	1 ^{er} février 1850	4,200 "	43 Personnel des ponts et chaussées.	22,266 66
"	5 octobre 1854	3,466 67	"	
"	1 ^{er} février 1850	1,333 33	"	
Maladie.	10 juin 1855	1,333 33	"	
"	1 ^{er} février 1850	1,000 "	"	
"	Id.	2,533 33	"	
"	27 octobre 1852	1,000 "	"	
"	4 juin 1850	1,800 "	"	
"	30 octobre 1850	1,000 "	"	
"	30 octobre 1851	1,000 "	"	
"	27 octobre 1852	1,000 "	"	
"	30 octobre 1851	1,000 "	"	
"	1 ^{er} février 1850	1,600 "	"	
"	24 avril 1850	800 "	44 Personnel subalterne des ponts et ch.	3,956 23
Suppression d'emploi	22 février 1850	866 67	"	
Maladie.	31 août 1854	700 "	"	
Suppression d'emploi	22 février 1850	456 25	"	
Id.	27 août 1853	353 33	"	
Id.	8 juin 1850	800 "	"	4,033 35
"	28 mars 1850	1,900 "	51 Personnel des mines.	
"	24 juin 1850	2,133 33	"	41,056 23
Mesure générale	1 ^{er} juillet 1850	1,333 33	37 Personnel des voies et travaux du ch. de fer.	
Maladie.	1 ^{er} avril 1852	2,133 33	"	
Suppression d'emploi	Id.	800 "	"	
Id.	1 ^{er} mai 1852	2,533 33	"	
A REPORTER.		6,799 00	 fr.	41,056 23

N° d'ordre.	NOMS ET PRÉNOMS.	ÂGE.	GRADES.	POSITION dans laquelle ils se trouvent.
31	Stevens, Léonard.	62	Ingénieur de 2 ^e classe	En disponibilité . . .
32	Parsy, Jean-Baptiste.	61	Commis dessinateur	En non-activité . . .
33	Gaucet, E.	42	Surveillant de 3 ^e classe	En disponibilité . . .
34	Vanlaken, C.	60	Id. id.	Id.
35	Debie, J.	52	Id. de 2 ^e	Id.
36	Barbié, P.	72	Id. de 3 ^e	En non-activité . . .
37	Basse, L.	72	Id. id.	Id.
38	Friaert, V.	55	Id. id.	Id.
39	Goens, J.	66	Id. id.	Id.
40	Deacon, John	68	Id. id.	En disponibilité . . .
41	Stayer, Antoine	52	Chef de convoi	Id.
42	Moerkerke, Jean-François	60	Garde-convoi de 3 ^e classe	Id.
43	Sallez, Louis	52	Adjoint de police	Id.
44	Sels, Jacques	71	Id.	Id.
45	Goubaut, Joseph	51	Facteur de 1 ^{re} classe	Id.
46	Debossart, Herman	61	Adjoint de police	Id.
47	Vanderborght, Jacques	55	Commis de 2 ^e classe	En non-activité . . .
48	Derudder, Ch.-Jacques	55	Commis	Id.
49	Mertens, P.-J.	50	Commis de 2 ^e classe	Id.
50	Sano, Joseph-François	56	Id.	Id.
51	Crabbe, Jean	67	Surveillant de 3 ^e classe	Id.
52	Jaspers, Martin	73	Commis de 1 ^{re} classe	Id.
53	Verlat, Ch.-Jean	72	Id. de 2 ^e classe	Id.
54	Losson-Delange	70	Adjoint de police	Id.
55	Laurys, Jean-F.	71	Commis de 2 ^e classe	Id.
56	Vandermeer, Jacques	57	Id. de 1 ^{re} classe	Id.
57	Van Cauwenbergh, Jean	47	Facteur de 2 ^e classe	Id.
58	Humblet, Ch.	36	Commis de 2 ^e classe	Id.
59	Pagnoul, Louis	45	Id.	Id.
60	Cornélis, Constant	68	Id.	Id.
61	Van den Meerschaut, J.-X.	50	Facteur de 2 ^e classe	Id.

MOTIFS de cette position exceptionnelle.	ÉPOQUE depuis laquelle ils s'y trouvent.	MONTANT de leur TRAITEMENT d'attente.	ARTICLE du projet de Budget de 1856, sur lequel il est imputé.	TOTAL par ARTICLE.
REPORT.		6,799 99	REPORT . . . fr.	41,056 23
Suppression d'emploi	1 ^{er} mai 1852.	2,133 35	57 Personnel des voies et travaux du chemin de fer. (Suite.)	9,533 32
Infirmités	1 ^{er} juillet 1850.	600 »	»	
Infirmités	1 ^{er} décembre 1853.	800 »	58 Salaire aux agents du service des voies et travaux.	4,950 »
Mesure générale	1 ^{er} juillet 1850.	600 »	»	
Id.	Id.	750 »	»	
Infirmités	Id.	800 »	»	
Id.	Id.	800 »	»	
Id.	Id.	600 »	»	
Id.	Id.	600 »	»	
Maladie	1 ^{er} mai 1851.	800 »	61 Personnel de la traction.	800 »
Id.	1 ^{er} juin 1854.	1,066 66	67 Personnel du mouvement et trafic.	
Mesure générale.	1 ^{er} août 1850.	600 »	»	
Id.	1 ^{er} juillet 1850.	480 »	»	
Id.	Id.	640 »	»	
Infirmités	1 ^{er} novembre 1852.	1,000 »	»	
Mesure générale.	1 ^{er} août 1850.	450 »	»	
Infirmités	Id.	600 »	»	
Mesure disciplinaire.	1 ^{er} avril 1854.	900 »	»	
Infirmités	1 ^{er} juillet 1850.	600 »	»	
Id.	1 ^{er} juin 1851.	800 »	»	
Id.	1 ^{er} décembre 1849.	600 »	»	
Id.	1 ^{er} août 1850.	900 »	»	
Id.	Id.	800 »	»	
Id.	1 ^{er} juillet 1850.	640 »	»	
Id.	Id.	600 »	»	
Id.	1 ^{er} février 1852.	1,000 »	»	
Id.	1 ^{er} septembre 1849.	600 »	»	
Id.	1 ^{er} août 1850.	800 »	»	
Id.	1 ^{er} juillet 1850.	800 »	»	
Id.	Id.	540 »	»	
Id.	1 ^{er} août 1851.	800 »	»	
A REPORTER. fr.		15,216 66	 fr.	56,339 55

N° d'ordre.	NOMS ET PRÉNOMS.	ÂGE.	GRADES.	POSITION dans laquelle ils se trouvent.
62	Lechien, André	62	Commis adjoint	En non-activité . .
63	Perin, Louis	70	Officier de police	Id.
64	Van Kerssen, Frédéric	45	Commis	En disponibilité . .
65	Callian, Joseph	49	Id.	Id.
66	Jaspers, Henri	55	Commis aux marchandises	En non-activité . .
67	Motte, Jean-Pierre	54	Garde-convoi	En congé
68	Nicolaï, Léon	22	Commis adjoint aux bagages	Id.
69	Aerens, Bernard	55	Garde convoi de 2 ^e classe	En disponibilité . .
70	Thomas, François.	61	Id. id.	Id.
71	Debasque, Jean	63	Id. id.	Id.
72	Étienne, Célestin	54	Id. id.	Id.
73	Havez, Adrien	54	Id. id.	Id.
74	Okelly, Jean-Baptiste	55	Id. 1 ^{re} classe	En non-activité . .
75	Van Roey, Pierre.	54	Id. 2 ^e	Id.
76	Muller, Paul	51	Id. 3 ^e	Id.
77	Geels, Jacques.	44	Id. 2 ^e	Id.
78	Moris, Luc	73	Id. 2 ^e	Id.
79	Truyens, Joseph	42	Id. 1 ^{re}	Id.
80	Cuylits, Jacques	75	Chef de bureau	En disponibilité . .
81	Fairon, Antoine	57	Chef de station	Id.
82	Bouyet, Charles	51	Commis de 1 ^{re} classe	Id.
83	Laruelle, Dieudonné	77	Id. de 2 ^e	Id.
84	Cambier, Charles	59	Id. de 3 ^e	Id.
85	Goris, Jean-Charles	51	Facteur de 3 ^e classe	Id.
86	Verlinden, Jean	45	Id. à l'essai	Id.
87	Verbeck, Henri	58	Id. de 1 ^{re} classe	Id.
88	Ronse, Charles.	60	Id. id.	Id.
89	Bazelle, Joachim	59	Adjoint de police	Id.
90	Vanderwallen, Antoine	52	Facteur	Id.
91	Delporte, Charles	54	Commis de 3 ^e classe	Id.
92	Rombauts, Jean-Baptiste	76	Chef de station de 5 ^e ordre	Id.
93	Vanderbaeghen, Pierre	60	Facteur	Id.
94	Kenettenorf, Stanislas	60	Commis de 2 ^e classe	Id.
95	De Meulenaere, Auguste	51	Facteur	Id.

MOTIFS de cette position exceptionnelle.	ÉPOQUE depuis laquelle ils s'y trouvent.	MONTANT de leur TRAITEMENT d'attente.	ARTICLE du projet de Budget de 1856, sur lequel il est imputé.	TOTAL par ARTICLE.
			REPORT. . . . fr.	50,539 55
	REPORT. fr.	15,216 66		
Infirmités	1 ^{er} juillet 1851. . . .	400 "	67	
			Personnel du mouvement et trafic. (Suite.)	
Id.	1 ^{er} août 1850. . . .	600 "	"	
Id.	1 ^{er} mai 1855. . . .	1,000 "	"	
Id.	1 ^{er} décembre 1855. . . .	800 "	"	
Mesure disciplinaire.	1 ^{er} décembre 1855. . . .	750 "	"	
Maladie.	1 ^{er} janvier 1855. . . .	1,100 "	"	
Id.	30 novembre 1855. . . .	750 "	"	
Mesure générale.	1 ^{er} août 1850. . . .	1,000 "	"	
Infirmités	1 ^{er} août 1855. . . .	953 55	"	
Mesure générale.	1 ^{er} juillet 1850. . . .	600 "	"	
Id.	1 ^{er} août 1850. . . .	600 "	"	
Infirmités	1 ^{er} septembre 1855. . . .	866 66	"	
Id.	1 ^{er} juillet 1850. . . .	1,080 "	"	
Id.	Id.	660 "	"	
Id.	1 ^{er} août 1850. . . .	720 "	"	
Id.	1 ^{er} juillet 1850. . . .	660 "	"	
Id.	1 ^{er} août 1851. . . .	880 "	"	44,175 50
Id.	1 ^{er} août 1850. . . .	1,000 "	"	
Id.	1 ^{er} juillet 1850. . . .	2,153 55	"	
Id.	1 ^{er} novembre 1852. . . .	1,400 "	"	
Suppression d'emploi	1 ^{er} mai 1852. . . .	1,555 55	"	
Grand âge	1 ^{er} février 1851. . . .	1,000 "	"	
Mesure générale.	1 ^{er} juillet 1850. . . .	450 "	"	
Id.	Id.	540 "	"	
Id.	Id.	450 "	"	
Maladie.	1 ^{er} mars 1852. . . .	1,000 "	"	
Infirmités	1 ^{er} novembre 1852. . . .	1,000 "	"	
Mesure générale	1 ^{er} juillet 1850. . . .	450 "	"	
Infirmités	1 ^{er} octobre 1853. . . .	866 66	"	
Id.	1 ^{er} avril 1852. . . .	600 "	"	
Maladie.	1 ^{er} août 1852. . . .	1,000 "	"	
Infirmités	1 ^{er} janvier 1854. . . .	800 "	"	
Mesure générale	1 ^{er} août 1850. . . .	600 "	"	
Infirmités	1 ^{er} mars 1856. . . .	953 55	"	
A REPORTER.			fr.	100,512 85

N° d'ordre.	NOMS ET PRÉNOMS.	ÂGE.	GRADES.	POSITION dans laquelle ils se trouvent.
96	Coomans, Antoine.	62	Peseur.	En disponibilité . .
97	Deveen, Égide.	58	Id.	Id.
98	Dekokere, Joseph.	64	Id.	Id.
99	Deneve, Jacques	69	Id.	Id.
100	Wittebols, Pierre.	64	Id. à l'essai	Id.
101	Goubeau, Philippe	60	Peseur.	En non-activité . .
102	Michiels, Jean	54	Portier	En disponibilité . .
105	Égrix	50	Messager	En non-activité . .
104	Pex, Pierre.	55	Commis	En disponibilité . .
105	De Corswarem, J.-Th.	52	Inspecteur de 2 ^e classe	En congé
106	Costermans	55	Commis	Id.
107	Baugniet, A.-C.-G.	46	Id.	Id.
108	Delize.	55	Id.	Id.
109	Bronne, L.-D.	46	Inspecteur	En disponibilité . .
110	De Meren, J.	65	Directeur	Id.
111	Bika, J.-J.-L.	56	Percepteur	Id.
112	Vandervrecken, P.	55	Id.	Id.
113	Duckerto, C.	"	Id.	Id.
114	Finet, A.-G.	"	Id.	Id.
115	Eeckman, B.	57	Id.	Id.
116	Houze, E.-A.	59	Id.	Id.
117	Pecqueux, P.	61	Id.	Id.
118	Reunes, C.-L.	60	Id.	Id.
119	Gilsoe, C.-J.	54	Id.	Id.
120	Van Eyndhoven, F.-C.	68	Commis	Id.
121	Smans	64	Id.	Id.
122	Meuffels	60	Id.	Id.
123	Claes, P.	60	Facteur chef.	En congé
124	Dauly, P.-J.	55	Facteur	Id.

MOTIFS de cette position exceptionnelle.	ÉPOQUE depuis laquelle ils s'y trouvent.	MONTANT de leur TRAITEMENT d'attente.	ARTICLE du projet de Budget de 1856, sur lequel il est imputé.	TOTAL par ARTICLE.
Report.			 fr.	100,512 85
Infirmités	1 ^{er} avril 1852. . .	600 »	68 Salaires des agents du mouvement et trafic.	4,290 »
Id.	1 ^{er} novembre 1852. . .	600 »	»	
Id.	Id.	600 »	»	
Id.	Id.	600 »	»	
Id.	1 ^{er} juillet 1850. . .	450 »	»	
Id.	Id.	480 »	»	
Mesure générale.	Id.	480 »	»	
Infirmités	Id.	480 »	»	800 »
Id.	1 ^{er} décembre 1854. . .	800 »	75 Personnel en service général.	
Maladie.	26 août 1855. . .	6,000 »	81 Traitement du personnel des postes.	31,166 66
Id.	10 septembre 1854. . .	2,400 »	»	
Id.	16 novembre 1854. . .	1,800 »	»	
Id.	26 février 1855. . .	1,800 »	»	
Suppression d'emploi	1 ^{er} avril 1846. . .	2,500 »	»	
Id.	1 ^{er} avril 1850. . .	3,000 »	»	
Id.	Id.	2,000 »	»	
Maladie.	1 ^{er} décembre 1850. . .	1,533 33	»	
Suppression d'emploi	1 ^{er} janvier 1852. . .	600 »	»	
Id.	1 ^{er} juin 1852. . .	600 »	»	
Id.	1 ^{er} mai 1852. . .	2,000 »	»	
Id.	Id.	600 »	»	
Incapacité	1 ^{er} août 1852. . .	600 »	»	
Id.	1 ^{er} avril 1852. . .	600 »	»	
Maladie et suppression d'emploi.	18 septembre 1854. . .	1,200 »	»	136,760 51
Incapacité	1 ^{er} février 1850. . .	1,200 »	»	
Id.	1 ^{er} mai 1852. . .	1,200 »	»	
Id.	Id.	1,533 33	»	
Maladie.	12 janvier 1854. . .	800 »	82 Traitements des facteurs et agents au- balternes.	
Id.	8 janvier 1856. . .	1,000 »	»	
A REPORTER.		1,800 »	 fr.	

N° d'ordre.	NOMS ET PRÉNOMS.	ÂGE.	GRADES.	POSITION dans laquelle ils se trouvent.
125	Évrard	59	Facteur rural	En congé
126	Wuyts J.	74	Concierge.	En disponibilité . .
127	Montulet, G.-J.	57	Facteur rural	Id.
128	Fraikin, J.	53	Id.	Id.
129	Dargoux, J.	47	Id.	Id.
130	Patron, Charles	40	Id.	Id.
131	Bourguignon, J.-J.	79	Id.	Id.
132	Sencie, J.-E.	44	Facteur	Id.
133	Devaleriola	59	Facteur rural	En non-activité . .
134	Bourgnet,	»	Messager piéton.	En disponibilité . .

MOTIFS de cette position exceptionnelle.	ÉPOQUE depuis laquelle ils s'y trouvent.	MONTANT de leur TRAITEMENT d'attente.	ARTICLE du projet de Budget de 1858, sur lequel il est imputé.	TOTAL par ARTICLE.
			REPORT. . . fr.	138,769 51
	REPORT. fr.	1,800 »		
Maladie.	13 décembre 1855. . .	600 »	82 Traitements des facteurs et agents subalternes.	
Suppression d'emploi	1 ^{er} mars 1850. . .	867 »	»	
Maladie.	1 ^{er} novembre 1852. . .	400 »	»	
Id.	1 ^{er} février 1853. . .	350 »	»	5,650 35
Id.	1 ^{er} février 1854. . .	300 »	»	
Id.	1 ^{er} mars 1854. . .	400 »	»	
Âge avancé	1 ^{er} mai 1854. . .	355 55	»	
Maladie	1 ^{er} août 1855. . .	300 »	»	
Mesure disciplinaire.	1 ^{er} avril 1855. . .	300 »	»	
Maladie	1 ^{er} janvier 1852. . .	350 »	85 Transport des dépêches.	350 »
			TOTAL. fr.	142,769 84

ANNEXE N° 3.

ART. 2. ADMINISTRATION CENTRALE.

Questions posées par la section centrale.

§ 1^o Comment se composent les cadres et quels ont été les traitements, en 1855, du personnel de l'administration centrale par catégorie de service ?

§ 2^o Quels ont été, en 1855, les traitements des fonctionnaires et employés attachés au service des chemins de fer concédés, et sur quels crédits leurs traitements ont-ils été imputés ?

RÉPONSE AU § 1^o DE LA 1^{re} QUESTION.

SERVICES.	GRADES.	NOMBRE des fonction- naires par grade.	TRAITEMENTS.	TOTAL des TRAITEMENTS par grade.	TOTAL des TRAITEMENTS par service.	Observations.
<i>Cabinet du Ministre.</i>	Chef de bureau secrétaire.	1	4,500	4,500 "	6,500 "	
	2 ^{me} commis	1	1,800	1,800 "		
	Secrétaire général	1	8,400	8,400 "		
	Chef de division	1	5,500	5,500 "		
<i>Secrétariat général.</i>	— de bureau	5	5,000 à 5,700	9,700 "	60,253 35	
	Commis-chef	1	2,500	2,500 "		
	— de 1 ^{re} classe	4	2,000 à 2,500	8,500 "		
	— de 2 ^{me} classe	11	1,500 à 1,800	16,953 35		
	— de 3 ^{me} classe	5	1,100 à 1,400	5,700 "		
	— adjoint	2	1,000	2,000 "		
	Expéditionnaire	4	600 à 1,100	5,200 "		
	Directeur général	1	12,000	12,000 "		
	Inspecteur général	2	8,400 à 9,000	17,400 "		
	Ingénieur en chef	1	5,200	5,200 "		
<i>Administration des ponts et chaussées et des mines.</i>	Directeur	1	6,000	6,000 "	104,700 "	
	Chef de division	1	4,000	4,000 "		
	— de bureau	4	4,500 à 5,000	19,000 "		
	Ingénieur ordinaire	1	5,200	5,200 "		
	Commis de 1 ^{re} classe	4	2,400	9,600 "		
	Sous-ingénieur	5	2,200 à 2,400	7,000 "		
	Conducteur	1	2,700	2,700 "		
	Commis de 2 ^{me} classe	7	1,400 à 2,100	12,400 "		
	— de 3 ^{me} classe	4	1,200 à 1,400	5,200 "		
	Expéditionnaire	1	1,000	1,000 "		
A REPORTER. fr.					171,253 35	

RÉPONSE AU § 1^{er} DE LA 1^{re} QUESTION.

SERVICES.	GRADES.	NOMBRE des fonction- naires par grade.	TRAITEMENTS.	TOTAL des TRAITEMENTS par grade.	TOTAL des TRAITEMENTS par service.	Observations.
REPORT. fr.					171,253 35	
<i>Administration des chemins de fer, postes et télégraphes.</i>	Directeur général	1	12,000	12,000 "		
	Inspecteur général	3	6,000 à 10,500	26,500 "		
	— en chef	1	7,000	7,000 "		
	Directeur	3	6,000 à 7,000	20,000 "		
	Inspecteur	1	6,000	6,000 "		
	Sous-inspecteur et chef de bureau.	16	2,550 à 4,500	58,250 "		
	Commis-chef.	11	2,400 à 2,700	27,900 "		
	— de 1 ^{re} classe	10	1,800 à 2,400	38,766 67		
	— de 2 ^{me} classe	27	1,800	48,600 "		
	— de 3 ^{me} classe	47	1,200 à 1,500	66,000 "		
	— adjoint.	31	600 à 1,000	27,350 "		
	Expéditionnaire.	1	1,200	1,200 "		
					550,566 67	
	Huissier	3	1,500 à 1,800	4,500 "		
	Messenger	10	900 à 1,200	10,600 "		
	Concierge.	3	300 à 1,200	2,500 "		
					17,600 "	
					528,400 "	

RÉPONSE AU § 2^o DE LA 1^{re} QUESTION.

SERVICE.	GRADES.	NOMBRE des fonction- naires par grade.	TRAITEMENTS.	TOTAL des TRAITEMENTS par grade.	TOTAL.	IMPUTATIONS en 1855.
<i>Surveillance des chemins de fer concedés</i>	Directeur	1	7,000	7,000 "		Administrat ^{on} centrale.
	Chef de bureau	1	3,000	3,000 "		Id. id.
	Vérificateur	1	3,200	3,200 "		Chemin de fer (service d'exécution).
	Sous-ingénieur	1	2,000	2,000 "		Idem.
	Commis-chef.	2	2,400	4,800 "		Administrat ^{on} centrale.
					20,000 "	

ANNEXE N° 4.

ART. 4.

Question posée par la section centrale au Gouvernement.

Produire un état du personnel des gens de service attachés à chacun des services : Secrétariat général, Ponts et Chaussées et Chemin de fer, en indiquant leur traitement.

N° D'ORDRE.	QUALITÉS.	Salaire JOURNALIER.
1° Secrétariat général.		
1	Boute-feu lampiste	2 50
2	Commissionnaire	2 50
3	Boute-feu	2 25
4	Nettoyeuse	1 60
5	Idem	1 60
6	Idem	1 60
		Fr. 12 05
2° Ponts et chaussées.		
1	Boute-feu	3 25
2	Nettoyeuse	1 60
3	Idem	1 60
		Fr. 5 45
3° Chemins de fer.		
1	Commissionnaire	2 25
2	Emballeur	2 25
3	Calligraphe	4 "
4	Autographe	2 20
5	Idem	2 "
6	Aide autographe	" 60
7	Aide magasinier	1 "
8	Imprimeur en taille-douce (timbres-poste)	4 "
9	Aide imprimeur	2 "
10	Gommeur	2 80
11	Emballeur	1 40
12	Planton	2 60
13	Ouvrier supplémentaire	2 "
		Fr. 29 10
TOTAL GÉNÉRAL		46 60

ANNEXE N° 5.

ART. 4.

État détaillé des dépenses liquidées à charge de l'art. 4 du Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1855 (salaires des hommes de peine, des ouvriers, etc.), dressé à la Cour des comptes.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	MODE DE LIQUIDATION.
Sommes dues aux gens de service attachés au Ministère des Travaux publics	6,558 »	Dépenses payées sur fonds avancés
Sommes dues aux mêmes, pour travail extraordinaire pendant le mois de janvier.	82 50	
Salaires dus aux ouvriers attachés aux bureaux de l'administration centrale.	15,636 30	
Salaires dus aux ouvriers attachés au bureau du matériel des postes	1,730 54	
Avance constatée par arrêt de la Cour des comptes, du 8 juin 1855, n° 89,026	67 51	
Somme accordée à un calligraphe attaché à l'administration centrale, à titre d'indemnité pour travail extraordinaire	150 »	Visa préalable.
Somme accordée au même en considération de sa position malheureuse	150 »	Idem.
Indemnité accordée à un planton de l'administration centrale	150 »	Idem.
Sommes accordées aux gens de service attachés au Ministère des Travaux publics, pour travail extraordinaire pendant l'année 1855	450 »	Idem.
TOTAL des dépenses liquidées fr.	24,974 94	
Allocation votée	26,400 »	
Disponibles	1,425 06	

ANNEXE N° 6.

ART. 5.

ÉTAT détaillé des dépenses liquidées à charge de l'article 5 du Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1855 (Matériel, fournitures de bureau, impressions, achat et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses), dressé à la Cour des comptes.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	MODE de LIQUIDATION.
Fourniture de couteaux de table	725 "	Visa préalable.
Abonnement à des journaux.	430 10	Id.
Menues dépenses	170 67	Id.
Régure de registres	278 25	Id.
Reliures	305 75	Id.
Gravure d'argenterie	106 20	Id.
Menues dépenses	156 41	Id. (remboursement).
Fourniture de plumes	132 50	Id.
Id. de bois à brûler	565 14	Id.
Id. de fleurs pour escalier et table	170 "	Id.
Id. de reliures	561 50	Id.
Ouvrages d'ébenisterie	454 "	Id.
Fourniture de papier et objets de bureau.	1,503 50	Id.
Menues dépenses	180 65	Id. (remboursement).
50 exemplaires <i>Almanach royal</i>	500 "	Id.
Fourniture de houille	262 "	Id.
Papiers et impressions.	2,103 "	Id.
Id. et objets de bureau	725 "	Id.
Menues dépenses	223 42	Id. (remboursement).
Fournitures diverses	161 "	Id.
Id. de reliures	205 93	Id.
Id. de mobilier de bureau	160 50	Id.
Objets de poterie et de serrurerie	529 15	Id.
Blanchissage de rideaux	352 75	Id.
Fournitures de faïence et verres	521 06	Id.
Id. de bibliothèque en bois d'acajou.	920 "	Id.
Abonnement à des journaux.	125 20	Id.
A REPORTER. fr.	11,509 48	

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	MODE de LIQUIDATION.
REPORT. fr.	11,509 48	
Fourniture de bois à brûler	544 02	Visa préalable.
Id. d'essuie-mains et tabliers	129 50	Id.
Id. d'un cadre.	140 "	Id.
Id. de tapis.	401 50	Id.
Id. de bougies.	207 85	Id.
Id. de tapisseries	2,541 72	Id.
Id. de Documents parlementaires	574 50	Id.
Réparations aux meubles.	805 55	Id.
Menues dépenses	130 85	Id. (remboursement).
Fourniture d'ouvrages de peinture	418 94	Id.
Id. d'objets de bureau	1,116 40	Id.
Id. de cartes de la Belgique	20 "	Id.
Impressions et autographes	47 "	Id.
Blanchissage de rideaux	127 50	Id.
Fourniture de 2 exemplaires <i>Belgique industrielle</i>	554 "	Id.
Id. d'impressions et papier.	2,580 "	Id.
Id. de mobilier de bureau	2,154 "	Id.
Id. d'huile	720 "	Id.
Abonnements et menues dépenses du 1 ^{er} trimestre	945 17	Id.
Dépêches télégraphiques.	5 "	Id.
Impressions	567 "	Id.
Cirage de parquets.	150 40	Id.
Fourniture de reliures.	455 75	Id.
Id. d'objets d'éclairage.	102 "	Id.
Abonnements	512 50	Id.
Travaux de blanchissage de plafonds.	206 45	Id.
Menues dépenses	101 40	Id. (remboursement).
Impressions et papier.	787 "	Id.
Fourniture d'objets de bureau	554 35	Id.
Gâteaux résineux	215 "	Id.
Abonnement à des journaux et menues dépenses	603 72	Id.
Fourniture de bois à brûler	4,952 41	Id.
Id. de nattes tressées de Hollande.	272 "	Id.
Id. de livres	178 25	Id.
A REPORTER. fr.	33,854 79	

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	MODE de LIQUIDATION.
REPORT. fr.	35,834 79	
Menues dépenses	68 18	Visa préalable (remboursement).
Fourniture d'étoffes à rideaux	322 85	Visa préalable.
Impression d'arrêtés	568 25	Id.
Fourniture d'enveloppes	470 "	Id.
Menues dépenses	58 09	Id. (remboursement)
Ouvrages de menuiserie	587 15	Id.
Fourniture de bustes de la Duchesse de Brabant.	250 "	Id.
Menues dépenses	154 87	Id. (remboursement.)
Fourniture de rideaux.	70 90	Id.
Id. de papier et objets de bureau	567 40	Id.
Id. d'objets d'éclairage.	139 50	Id.
Id. de verres de table	65 "	Id.
Blanchissage de rideaux	209 15	Id.
Fourniture de cadres	107 50	Id.
Id. de papier et objets de bureau	211 50	Id.
Menues dépenses	129 44	Id. (remboursement).
Fourniture d'impressions	1,200 50	Id.
Id. de tapis.	1,107 35	Id.
Id. d'objets de poterie et serrurerie.	570 "	Id.
Id. de reliures.	209 75	Id.
Id. d'objets de bureau	165 50	Id.
Id. d'impressions.	191 75	Id.
Id. de carreaux à vitres, etc.	228 50	Id.
Id. de couverts et couteaux	285 "	Id.
Menues dépenses	150 02	Id. (remboursement).
Fourniture d'ouvrages de menuiserie.	200 78	Id.
Id. de papier à meubler.	201 10	Id.
Id. de bougies.	119 80	Id.
Id. de bois	47 59	Id.
Id. de faïences.	65 80	Id.
Id. d'ouvrages de maçonnerie.	92 81	Id.
Id. d'impressions	65 "	Id.
Id. de reliures	405 70	Id.
Id. de reliures	75 93	Id.
Arrangement de pendules.	98 "	Id.
A REPORTER. fr.	42,831 39	

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	MODE de LIQUIDATION.
REPORT. fr.	42,831 59	
Fourniture de houille	80 »	Visa préalable.
Id. d'impressions	291 50	Id.
Id. de papier et objets de bureau.	295 75	Id.
Ramonage de cheminées.	121 »	Id.
Fourniture d'ouvrages de poélerie et serrurerie	580 50	Id.
Id. de bougies de l'Étoile	62 50	Sur fonds avancés.
Id. de verres-mousseline	69 84	Id.
Reliure	97 50	Id.
Gravure de cachets.	50 »	Id.
Tapis et paillasons	45 50	Id.
100 exemplaires du <i>Tarif du prix d'affranchissement des correspondances en Belgique</i>	25 »	Id.
Drap de billard.	77 62	Id.
<i>Annuaire statistique et historique belge</i>	12 »	Id.
Deux porte-chapeaux	50 »	Id.
<i>Grammaire des Grammaires</i>	12 »	Id.
Chaises	49 50	Id.
Carafes et verres	46 50	Id.
Molleton	29 90	Id.
Registres	72 »	Id.
<i>Annuaire des deux mondes</i>	72 »	Id.
Reliures	99 50	Id.
Mémoires couronnés par l'Académie	21 »	Id.
<i>Précis historique et statistique des voies navigables de la France et d'une partie de la Belgique</i> (12 exemplaires)	180 »	Id.
Papiers, etc.	91 »	Id.
Id.	42 »	Id.
Pendule	95 »	Id.
Entretien et cirage des appartements de l'hôtel Engler	75 »	Id.
Plumes métalliques.	70 50	Id.
Abonnement au <i>Moniteur des intérêts matériels</i>	24 »	Id.
Portefeuilles	75 »	Id.
Portemanteau, etc.	55 55	Id.
1 exemplaire du <i>Précis historique et statistique des voies navigables de la France et d'une partie de la Belgique</i>	15 »	Id.
Houille.	96 »	Id.
A REPORTER. fr.	45,087 19	

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	MODE de LIQUIDATION.
REPORT. fr.	45,687 19	
Gravure de cachets.	53 »	Sur fonds avancés.
Id. sur argenterie	100 »	Id.
Documents du Sénat	57 50	Id.
Serviettes, etc.	37 76	Id.
Abonnement au <i>Journal du chemin de fer</i>	15 »	Id.
Encrier	40 »	Id.
Carte de la Belgique	20 »	Id.
Reliures	95 81	Id.
Bois blanc	53 46	Id.
Id. à brûler	103 30	Id.
Brosses, etc.	41 77	Id.
Lampions	50 »	Id.
Carreaux, etc.	81 90	Id.
Entretien et cirage des appartements de l'hôtel Engler.	100 »	Id.
Étrennes aux ouvriers.	61 »	Id.
Documents de la Chambre	85 50	Id.
Reliures	10 31	Id.
Dessins de stations.	72 »	Id.
Peintures, etc.	98 71	Id.
Ouvrages de serrurerie	27 09	Id.
Plafonnage	108 62	Id.
Déboursés du concierge de l'hôtel de la place Royale.	184 27	Id.
Id. de l'hôtel Engler	57 43	Id.
Menues dépenses de l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes.	1,070 95	Id.
Tapis	9 92	Id.
Autographies.	65 50	Id.
Table, chaises	63 75	Id.
Portemanteau, etc.	34 75	Id.
Nattes	20 57	Id.
Abonnement au <i>Moniteur des intérêts matériels</i> (année 1855).	12 »	Id.
Cartons de bureau	99 20	Id.
Reliures	55 35	Id.
Ouvrage de Belpaire de la <i>Plaine maritime</i> (12 exemplaires).	60 »	Id.
Plumes métalliques	100 »	Id.
A REPORTER. fr.	48,880 59	

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	MODE de LIQUIDATION.
REPORT. fr.	48,880 50	
Bougies	62 50	Sur fonds avancés.
<i>Guide du mécanicien</i> , etc.	22 "	Id.
Confection de tabliers, etc.	27 68	Id.
Portefeuilles	75 "	Id.
Cartons de bureau	98 56	Id.
Id. et reliures	98 84	Id.
Portefeuilles	98 90	Id.
Tapis	62 28	Id.
Entretien et cirage des appartements de l'hôtel Engler . . .	81 "	Id.
Plumes métalliques.	97 50	Id.
Id.	65 "	Id.
Charbon	54 25	Id.
Couteaux, etc.	20 "	Id.
Reliures	58 80	Id.
Bois et fagots	193 10	Id.
<i>Dictionnaire des distances légales</i>	15 "	Id.
TOTAL. fr.	50,000 "	

ANNEXE N° 7.

LISTE N° 1. — Agents payés sur états de salaires, proposés pour être régularisés en qualité de commis.

N° d'ordre	NOMS.	TRAITEMENTS.	Observations.
1	Schultz, A.	1,200	
2	Detrooz, J.	600	
3	Schvardz, C.	600	
4	Praet, J.-M.	1,000	
5	Tixhon, S.	1,000	
6	Tossyn, A.-C.-V.	600	
7	Dejean, A.	1,000	
8	Cornet, F.-P.	600	
9	Vandeleene, E.-L.	1,000	
10	Ernaut, J.	750	
11	Maquet, G.	750	
12	Hequet, H.	1,000	
13	Pairon, E.	750	
14	Stevens, L.	1,200	
15	Bresson, A.	750	
16	Luder, J.	1,000	
17	Lefebvre, J.-N.	1,000	
18	Schoy, J.	1,200	
19	Imar, H.-J.-J.	1,200	
20	Missotten, V.	750	
21	Duvivier, J.	1,200	
22	Desaunois, F.	1,000	
23	Claret, A.	1,000	
24	Jacqmin, A.	1,000	
25	Purnal, J.	750	
26	Étienne, A.	1,200	
27	Manfroid, A.	1,000	
28	Rom, A.	600	
29	Delperdange, L.	1,000	
30	Cappelle, E.-J.	600	
31	Gaffé, C.-E.	600	
	A REPORTER. fr.	27,000	

N° d'ordre.	NOMS.	TRAITEMENTS.	Observations.
	REPORT. fr.	27,000	
52	Demaeter, J.-F.	1,000	
53	Kennes, D.-F.-J.-J.	750	
54	Égrix, J.-F.-L.	750	
55	Dewandeleer, G.	600	
56	Debie, J.-B.	750	
57	Van Dyck, E.-J.	750	
58	Fierens, J.	750	
59	Lauwers, J.	1,200	
40	Dousedan, L.-A.	1,000	
41	Sax, F.-A.	1,000	
42	Delancre, A.	750	
43	Enckels, P.	750	
44	Bidard.	750	
45	Baesens	1,000	
46	Pirson.	1,000	
47	Massioty.	600	
48	Frère	1,000	
49	Dressen	750	
50	Herzet, F.	1,000	
51	Paternoster	1,200	
52	Lelotte	1,000	
53	Gerard	500	
54	Fontaine	600	
55	Forgeois	600	
56	Boulvin	1,000	
57	Mergaerts	1,000	
58	Iserbyt	1,000	
59	Vandevelde	750	
60	Martens	750	
61	Gilson.	750	
62	Jeanty	1,000	
63	Defroyenne	750	
64	Blande.	750	
65	Dosfeld	750	
66	Kemps	1,000	
	A REPORTER. fr.	57,450	

N° d'ordre.	NOMS.	TRAITEMENTS.	Observations.
	REPORT. fr.	57,450	
67	Lejeune	1,000	
68	Van Campenhout	1,000	
69	Leyten	750	
70	Raghenon	1,000	
71	Declève	750	
72	Adam	1,000	
73	Berger	1,000	
74	Sandras	750	
75	Defoux	600	
76	Van Maele	750	
77	Nanson	600	
78	De Wenckstern	1,000	
79	De Neubourg	750	
80	Busdorff	600	
81	Colin	600	
82	Dosimont	600	
83	Lejeune	750	
84	Tison	1,000	
85	De Malte	750	
86	Fay	750	
87	Girardin	750	
88	Bourgeois	750	
89	Guyot	750	
90	Barthelemy	750	
91	Heldenstein	750	
92	Poular	750	
93	Francq	750	
94	Vanden Bruel	750	
95	Flamme	600	
96	Williame	750	
97	Vuyksteke	750	
98	Devuyt	750	
99	Vanderkinderen	750	
100	Lambrechts	600	
101	Fobe	250	
	TOTAL. fr.	84,400	

LISTE N° 2. — Agents proposés pour être régularisés en qualité de facteur.

N° d'ordre.	NOMS.	TRAITEMENTS.	Observations.
1	Lippe	900	
2	Seghers	750	
3	Gerden	900	
4	Appelmans	1,050	
5	Delporte	900	
6	Loiselet	750	
7	Melou	750	
8	Rosy	900	
9	Brieman	1,050	
10	Delmal	900	
11	Gilson	900	
12	De Rudder	750	
13	Teurlings.	750	
14	Delapaille.	900	
15	Debecker.	900	
16	Michel.	750	
17	Botman	1,050	
18	Lagneau	750	
19	Philippet	750	
20	Donette	900	
	TOTAL. fr.	17,250	

ANNEXE N^o 8.

Bruxelles, le 15 avril 1856.

*Le Ministre des Travaux publics au rapporteur du Budget
de l'exercice 1856.*

Dans une lettre que vous m'aviez fait l'honneur de m'adresser sous la date du 11 mars dernier, se trouvaient posées la plupart des questions que contient celle que vous m'avez fait parvenir le 11 avril courant.

Je crois donc devoir reproduire ma réponse à vos premières questions.

« Le chiffre porté sous le § B (de l'art. 58) a été arrêté, en 1853, par M. de Brouwer de Hogendorp, rapporteur du Budget de 1854. Il représentait, à cette date, le montant des traitements et indemnités des fonctionnaires préposés à des travaux de premier établissement. Depuis, l'administration a maintenu ce chiffre sans modification. Ce n'est, au surplus, qu'une évaluation qui ne lie pas, l'imputation ne se faisant pas par littera, mais bien par article du Budget.

» Il serait difficile de déterminer la dépense exacte pour le personnel qui sera préposé au service des constructions en 1856, parce que, indépendamment du personnel spécial, des fonctionnaires préposés à l'entretien font également des travaux neufs. Toutefois, la dépense en traitements et indemnités de déplacements du personnel spécial s'élève à 45,090 francs.

» Aucun traitement, aucune indemnité n'ont été, ne sont, ni ne seront imputés sur des fonds spéciaux. »

J'ajouterai, pour compléter les renseignements demandés par votre lettre du 11 avril :

1^o Que l'entretien des bâtiments ne constitue pas, quant à présent, un service spécial, en ce sens que ces attributions font partie de celles dévolues aux trois chefs de service des voies et travaux. A ce point de vue, il eût été préférable que le littera B de l'art. 58 ne contint que les mots : *Constructions nouvelles*, et que ceux de : *Entretien des bâtiments et dépendances* fussent reportés dans le texte du littera A ;

2^o Que, d'après le tableau de répartition du personnel de l'entretien et des travaux neufs (section d'activité) que j'ai eu l'honneur d'adresser à la section centrale, il y a effectivement 105 agents attachés à ces services, lesquels agents se répartissent comme suit :

A.	{	Entretien des voies, travaux d'art et bâtiments.	73	}	82
		Délimitations, bornages	4		
		Commission de réception des fers et billes.	5		
B.		Constructions nouvelles			23
TOTAL.					105 (1)

Ce personnel comprend, entre autres, ainsi que vous le faites remarquer, 20 surveillants, lesquels sont payés depuis 1850, et continueront à l'être sur états de salaires (art. 59, littera A, dont le libellé mentionne les surveillants), et cela ensuite d'une déclaration faite à la Chambre (2) par l'un de mes honorables prédécesseurs (M. Rolin), et de deux arrêtés royaux des 23 juin 1850 et 7 septembre 1852, lesquels ont reporté les surveillants, portiers, peseurs, garçons de bureau, etc., dans la catégorie des ouvriers. Les transferts ont été régularisés, à cette époque, par la Cour des comptes;

3° Que l'on a imputé sur l'art. 58 le traitement d'un commis à 1800 francs, détaché de la ligne du Midi à l'administration centrale.

A cette occasion, je crois utile de renouveler l'observation que j'ai déjà faite au sujet d'imputations qui restent à régulariser, d'une part, en ce qui concerne les divers articles pour traitement entre eux, et, d'autre part, pour les articles salaires, entre eux également, imputations qui ne peuvent être réglées utilement que conformément aux bases d'une réorganisation. C'est dans ce but que la faculté de transfert a été autorisée, sans qu'il ait été possible d'en faire usage jusqu'ici, et qu'elle est demandée de nouveau.

Vous m'avez demandé sur ces divers points une déclaration de M. le directeur général de l'administration.

Je n'ai pas cru devoir suivre cette voie, parce qu'elle ne me semble pas en harmonie avec le principe de la responsabilité ministérielle.

Je vous prie, Monsieur le Rapporteur, d'agréer l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux publics,

A. DUMON.

(1) Outre le personnel de la section d'activité, l'art. 58 doit également pourvoir au traitement d'attente de 6 agents, dont 3 ingénieurs mis en disponibilité par mesure générale. Ces agents figurent dans l'une des listes adressées à la section centrale. Leurs traitements d'attente s'élèvent à 9,550 francs.

(2) Pages 44 et 45, *Documents*, n° 161. Session de 1848-49.

ANNEXE N° 9.

ART. 60. — *Éclisses-Lemoine.*

La section centrale demande quel est le résultat de l'expérience faite depuis trois ans des éclisses-Lemoine, dont l'application existe à Laeken?

Ces éclisses sont-elles supérieures aux éclisses boulonnées, au point de vue de la stabilité, de l'entretien et de la dépense?

Réponse de l'administration — « Vers le mois de novembre 1853. on a placé, à titre d'essai, dans une des voies de la ligne du Nord, immédiatement au delà des excentriques de Monplaisir, près de Bruxelles, 116 éclisses d'après le procédé proposé par M. Lemoine; en sorte que ce système a été appliqué à 295 mètres de longueur de voie, environ.

» Il est résulté de cet essai et de l'examen comparatif que l'on a fait de ce mode de consolidation des abouts des rails :

» 1° Que, comparé au mode de fixation des rails dans les coussinets d'about au moyen d'un simple coin en bois, il présente certains avantages sous le rapport de la stabilité, et que son application donnerait lieu à une économie sensible dans les frais de main-d'œuvre d'entretien ;

» 2° Qu'il ne remédie pas d'une manière aussi complète que le système des éclisses à boulons, aux inconvénients graves résultant de la mobilité des joints dans les voies ordinaires non consolidées et ne présente donc pas les mêmes avantages sous le rapport de l'entretien ;

» 3° Que pour qu'il produisît des résultats comparables à ceux de ce dernier système, il faudrait qu'il fût combiné avec une réduction dans la longueur des portées d'about, et qu'appliqué dans de pareilles conditions, le coût d'établissement en serait sensiblement le même, puisqu'il exigerait l'emploi d'un plus grand nombre de billes.

» D'après les renseignements recueillis en Angleterre par un fonctionnaire de l'administration, les éclisses proposées par M. Lemoine y ont été essayées depuis longtemps ; mais que ce système a été abandonné.

» Ces considérations ont amené mon prédécesseur à décider que le système des éclisses à boulons serait appliqué d'une manière générale au chemin de fer de l'État.

» Ce dernier système, signalé à l'attention du Gouvernement dans le rapport présenté à la Chambre, au nom de la section centrale chargée de l'examen du Budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1852, est généralement préféré aujourd'hui, notamment en Angleterre et en Allemagne, et même en Belgique, par plusieurs sociétés concessionnaires.

» Il est bon de dire cependant, que si la préférence à accorder à ce système dans la construction des voies nouvelles et dans les renouvellements, n'a guère été contestée, il n'en a pas été tout à fait de même quant à son application à des rails déjà posés.

» On objectait que cette application, exigeant un remaniement complet de la voie, serait d'une exécution difficile et coûteuse, et qu'à cet égard, il était préférable d'adopter les éclisses de M. Lemoine, substituées purement et simplement aux coins en bois dans les coussinets d'about.

» Mais la pratique a démontré que cette objection n'était pas fondée, et qu'au moyen d'appareils convenablement appropriés, on peut faire ce travail sans le moindre inconvénient.

» Le sous-comité des travaux et constructions du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, s'est occupé de cette question, dans sa séance du 3 décembre dernier, et, après s'être enquis des procédés employés en Angleterre pour le percement des rails, sur place, nécessaire à l'application des éclisses boulonnées, il a, à l'unanimité, émis l'avis qu'il y avait lieu d'adopter ce système de consolidation des voies, pour tous les rails du poids de 34 kilog. posés dans les voies de l'État, et de comprendre la somme nécessaire à cet effet dans le plus prochain crédit spécial à demander aux Chambres. »

ANNEXE N° 10.

ART. 60 et 61.

Questions de la section centrale.

D'après l'exposé des motifs, le renchérissement des matières représente une augmentation de dépenses évaluée à 2,514,000 francs.

La section centrale demande la justification de ce chiffre, par un état indiquant :

- 1° Le prix des diverses matières, d'après les adjudications faites pour l'exercice 1855 ;
- 2° Les prix actuels ;
- 3° Les quantités nécessaires pour 1856.

Réponse.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	Prix d'après les adjudications en					QUANTITÉS nécessaires en 1856.	Observations.
	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.		
Billes en chêne . . .	4 30	4 00	4 80	5 16	5 08	110,500 pièces.	Le prix de fr. 5 08 c ^{ts} par bille en 1856, résulte d'une adjudication de 34,000 billes seulement ; le complément de la quantité demandée ne sera adjugé qu'après le vote du Budget.
Rails	180 »	220 »	220 50	»	»	»	
Id. avec éclisses . . .	»	»	210 10	{ 205 » ⁽¹⁾ 220 » ⁽²⁾ }	238 54 ⁽³⁾	5,800 tonn ^{ts} .	(1) Fournitures générales pour l'entretien du chemin de fer en 1855.
Coussinets	128 »	150 »	151 »	{ 147 » ⁽¹⁾ 150 » ⁽²⁾ }	156 » ⁽³⁾	600 id.	(2) Fourniture spéciale peu importante, adjugée le 20 décembre 1855, pour l'établissement de l'embranchement de la station vers l'entrepôt de Gand.
Cheilles	295 »	200 »	275 »	{ 278 80 ⁽¹⁾ 288 » ⁽²⁾ }	295 » ⁽³⁾	60 id.	(3) Ces prix résultent de l'adjudication du 20 février 1856 : ils n'ont pas été approuvés, parce qu'on attend des propositions de rabais.
Coins	0,09	0,090	0,12	0,095	0,089	250,000 pièces.	(4) Il avait été demandé 4,000 tonnes de rails et accessoires, mais les prix de ces objets s'étant relevés jusqu'à 220 francs vers la fin de 1855, il a fallu réduire cette quantité, afin de ne pas dépasser les limites du crédit proposé au Budget.
Excentriques à 2 voies .	220 »	305 »	315 »	315 »	315 »	85 id.	Il n'y a pas encore eu de marché pour fourniture de l'espèce en 1856.
Plates-formes de 4 ^m 30 .	2,845 »	5,400 »	3,260 »	3,500 »	»	20 id.	
Signaux à distance . .	400 »	400 »	400 »	380 »	»	25 id.	
Croisements en rails . .	100 »	100 »	100 »	100 »	»	140 id.	

ANNEXE N° 11.

ART. 65.

I.

*Tableau comparatif des quantités de mouvement de grosses marchandises,
à partir de 1845 jusqu'en 1855 inclusivement.*

PÉRIODES COMPARÉES.	TONNES-KILOMÈTRES.	PARCOURS MOYEN.	Observations.
		— Kilomètres.	
1845	55,552,495	51 $\frac{2}{10}$	
1846	45,440,220	50	
1847	58,431,315	60 $\frac{7}{10}$	
1848	47,395,675	56 $\frac{1}{10}$	
1849	59,162,405	58 $\frac{2}{10}$	
1850	70,337,460	56 $\frac{7}{10}$	
1851	71,640,450	57 $\frac{4}{10}$	
1852	72,018,400	49 $\frac{5}{10}$	
1853	84,956,445	47 $\frac{7}{10}$	
1854	103,985,245	45 $\frac{5}{10}$	
1855	111,302,845	42	

ANNEXE N^o 12.

ART. 65.

II.

Relevé des quantités de charbons et de coke expédiées des stations ci-après, en destination de la France, pendant l'année 1855.

STATIONS D'EXPÉDITION.	DISTANCES	POIDS TAXÉ.	QUANTITÉS	RECETTE.	Observations.
	en lieues.	— Tonnes.	de mouvement. — Tonnes-lieues.	Part de l'État. — Francs.	
Gosselies.	15	17,515	(¹) 262,725	68,093	⁽¹⁾ Le mouvement avait été pour les années précédentes : 1849 . . . 64,750 1850 . . . 113,500 1851 . . . 103,950 1852 . . . 141,000 1853 . . . 261,000 1854 . . . 448,000
Roux	15	10,770	161,550	42,054	
Marchienne.	15	11,852	177,780	45,011	
Charleroy	15	25,770	586,685	105,586	
Châtelineau.	10	6,016	96,256	24,795	
Tamines.	18	11,320	203,760	52,259	
Farciennes	18	10,591	187,058	49,309	
De la société de Mons à Manage.	4	69,541	278,164	95,055	
Mons	4	4,065	16,252	5,256	
Jemmapes	5	221,502	663,906	197,557	
S ^t -Ghislain	2	224,798	440,596	199,516	
Boussu	1	16,028	16,028	10,141	
Thulin	1	15,248	15,248	9,685	
		644,625	2,914,988	902,897	

5 kilomètres.

14,574,040 tonnes-kilomètres.

22 ⁶/₁₀ parcours moyen en kilomètres.

ANNEXE N° 13.

ART. 65.

III.

Relevé des quantités de minerais expédiées de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Couillet et Montigny, pendant l'année 1855.

MOIS.	POIDS TAXÉ. — TONNEAUX.	Observations.
Janvier	5,624	La distance entre Charleroy et les usines de Couillet et de Montigny est de 1 lieue. Le prix de transport est de 30 centimes. — Il n'y a pas de frais fixes.
Février	6,013	
Mars	7,812	
Avril	7,402	
Mai	7,051	
Juin	6,975	
Juillet	7,615	
Août	7,393	
Septembre	8,351	
Octobre	7,127	
Novembre	5,450	
Décembre	5,755	
TOTAL	80,564	

5 kilomètres.

402,820 tonnes-kilomètres.

5 parcours moyen, kilomètres.

ANNEXE N° 14

ART. 65.

IV.

*(Consommation pour la traction des convois (huiles, suif, sel de soude, etc.)**(Page 25 du Budget révisé.)*

QUANTITÉS présu- mées nécessaires.	NATURE DES OBJETS.	PRIX d'estimation.	TOTAL.	Observations.
3,000	Kilog. Sel de soude le kilog.	0 57	1,850	
7,000	— Huile de colza, non épurée, pour la graisse.	1 52	9,240	
120,000	— — pour le graissage des locomotives. .	1 35	162,000	
29,450	— — de palmier	1 24	36,518	
80,000	— Suif de bœuf fondu, 1 ^{re} qualité	1 45	116,000	
	Réactif pour désincruster les chaudières et objets divers.	"	15,080	
	Dépense prévue pour Dendre-et-Waes, environ .	"	37,500	
TOTAL. fr.			362,588	

N. B. Les quantités présumées nécessaires en ce qui concerne le combustible pour la traction; ont été indiquées à la page 24 du Budget rectifié.

ANNEXE N° 15.

ART. 66.

Situation des locomotives au 1^{er} mars 1856.

N° des MACHINES.	NOMBRE de paires de roues motri- ces.	DATE de la MISE EN SERVICE.	DIAMÈTRE des CYLINDRES.	Observations.
1	1	19 mai 1852.	15	En bon état.
2	2	1 ^{er} mai 1855.	15	En bon état.
3	1	Id.	»	Démolie.
4	1	2 ^e juillet 1855.	15	Placer de nouvelles roues motrices et réparer le mouvement.
5	1	5 août 1855.	12	En bon état.
6	1	30 déc. 1855.	15	Hors de service.
7	1	4 mai 1856.	14	En réparation, pour placer un modérateur et des cerceles de piston.
8	2	15 mai 1856.	15	En bon état.
9	1	10 juin 1856.	14	En bon état.
10	1	4 juillet 1856.	15	En réparation.
11	1	16 nov. 1856.	12	En réparation, pour le mouvement.
12	1	7 déc. 1856.	14	En bon état.
13	1	7 février 1857.	15	A l'arsenal, — à reconstruire, — en voie d'exécution.
14	1	5 avril 1857.	15	En réparation, — fissures à l'essieu coudé, — réparer le mouvement, — renouveler les bandages.
15	2	20 mai 1857.	15	En bon état.
16	1	15 juin 1857.	15	En réparation, — réparer les longerons et le mouvement.
17	1	7 août 1857.	15	En bon état.
18	1	17 août 1857.	14	En bon état.
19	1	29 août 1857.	14	En état médiocre.
20	1	9 sept. 1857.	12 1/2	En bon état.
21	2	16 sept. 1857.	15 1/2	En bon état.
22	2	19 mai 1858.	15	En réparation, — remplacer un cylindre et réparer les longerons.
23	2	7 juin 1858.	15	En bon état.
24	1	20 octob. 1857.	15	En bon état.
25	1	27 nov. 1857.	12 1/2	En état médiocre.
26	1	20 déc. 1857.	12 1/2	En bon état.
27	1	9 déc. 1857.	12 1/2	En bon état.
28	1	7 avril 1858.	15	A l'arsenal, — à reconstruire.
29	1	4 déc. 1857.	12 1/2	En état médiocre.
30	1	11 janvier 1858.	14	En très-bon état.

N ^o des MACHINES.	NOMBRE de paires de roues motri- ces.	DATE de la MISE EN SERVICE.	DIAMÈTRE des CYLINDRES.	Observations.
31	1	20 mars 1858.	14	En très-bon état.
32	1	24 mars 1858.	15	En bon état.
33	1	26 mars 1858.	15	En très-bon état.
34	2	2 août 1858.	15 1/2	En bon état.
35	2	20 mars 1858.	15	En très-bon état.
36	2	5 juin 1858.	14	En réparation, — remplacer les coussinets et réparer le mouvement.
37	1	26 mai 1858.	15	En bon état.
38	1	Id.	14	En bon état.
39	1	23 avril 1858.	14	En très-bon état.
40	2	2 août 1858.	15	A l'arsenal, — réparation générale.
41	1	25 juillet 1858.	14	En bon état.
42	1	24 juillet 1858.	12 3/4	En réparation, pour être renouvelée.
43	1	15 juillet 1858.	15	A l'arsenal, — à reconstruire, — en voie d'exécution.
44		5 août 1858.	15	En état très-médiocre.
45	1	30 sept. 1858.	12 1/2	En réparation, — pour placer des tubes neufs, — pour travailler à la chaudière et au mouvement.
46	1	Id.	15	En état médiocre.
47	1	Id.	15	En réparation, — longeron cassé.
48	1	28 sept. 1858.	15	En bon état.
49	1	30 octob. 1858.	15	En réparation, — renouveler les soupapes, — réparer les longerons et ajuster les mouvements.
50	2	27 nov. 1858.	15	En bon état.
51	1	Id.	15 1/2	En très-bon état.
52	1	Id.	14	En bon état.
53	1	Id.	15	En bon état.
54	2	Id.	15	En bon état.
55	1	15 janvier 1859.	15	A l'arsenal, — à reconstruire.
56	1	18 janvier 1859.	15	A l'arsenal, — à reconstruire.
57	1	Id.	15 1/2	En très-bon état.
58	2	6 février 1859.	15	En très-bon état.
59	1	Id.	12	A l'arsenal, — à reconstruire, — en voie d'exécution.
60	2	25 janvier 1859.	14	En bon état.
61	1	9 février 1859.	15	En bon état.
62	1	26 février 1859.	14	En très-bon état.
63	1	14 mars 1859.	15 1/2	En bon état.
64	2	22 mars 1859.	15	En bon état.
65	2	3 avril 1859.	14	En bon état.
66	1	10 avril 1859.	14	En réparation, — à placer les longerons, les tubes, les cylindres, etc.

N° des MACHINES.	NOMBRE de paires de roues motri- ces.	DATE de la MISE EN SERVICE.	DIAMÈTRE des CYLINDRES.	Observations.
67	2	27 avril 1839.	15	En bon état.
68	1	7 mai 1839.	14	En bon état.
69	1	Id.	14	A l'arsenal, — à reconstruire, — en voie d'exécution.
70	1	30 juin 1839.	13	En réparation, — renouveler les cylindres et les boîtes à fumée, — réparer le mouvement, etc.
71	1	Id.	15	A l'arsenal, — à reconstruire.
72	5	Id.	15 $\frac{3}{4}$	En bon état.
73	1	1 ^{er} juillet 1839.	15	En bon état.
74	1	13 août 1839.	14	En très-bon état.
75	1	15 juillet 1839.	14	En état médiocre.
76	2	13 août 1839.	15	En mauvais état, — la caisse à fumée et la tôle porte-tubes crevassées.
77	1	Id.	15	En bon état.
78	1	12 août 1839.	15 $\frac{3}{4}$	En réparation, — pour le foyer, le mouvement, etc.
79	1	1 ^{er} sept. 1839.	14	En bon état.
80	1	17 sept. 1839.	14	A l'arsenal, — à reconstruire, — en voie d'exécution.
81	1	27 sept. 1839.	14	A l'arsenal, — à reconstruire.
82	1	24 sept. 1839.	15	En réparation, — retourner toutes les roues et réparer le mouvement.
83	1	16 octob. 1839.	15 $\frac{1}{2}$	En état médiocre.
84	1	Id.	12 $\frac{1}{2}$	A l'arsenal, — à soumettre à la Commission.
85	1	Id.	15	En bon état.
86	1	12 nov. 1839.	15 $\frac{1}{2}$	En bon état.
87	1	15 nov. 1839.	14	En bon état.
88	1	8 juillet 1840.	14	En bon état.
89	1	8 janvier 1840.	15	En bon état.
90	1	25 janvier 1840.	15	En bon état.
91	1	1 ^{er} février 1840.	15	En bon état.
92	1	13 février 1840.	15	A l'arsenal, — à reconstruire, — en voie d'exécution.
93	1	15 février 1840.	15	En bon état.
94	1	17 février 1840.	15	En bon état.
95	1	Id.	15	En bon état.
96	1	20 février 1840.	15	En bon état.
97	1	Id.	14	En bon état.
98	1	Id.	15	En bon état.
99	1	25 février 1840.	14	En réparation.
100	1	25 mars 1840.	12 $\frac{1}{2}$	Bandages médiocres.
101	1	8 avril 1840.	15	En bon état.
102	1	Id.	14	En très-bon état.

N° des MACHINES.	NOMBRE de paires de roues motri- ces.	DATE de la MISE EN SERVICE.	DIAMÈTRE des CYLINDRES.	Observations.
103	1	8 avril 1840.	14	En très-bon état.
104	1	15 avril 1840.	15	En réparation, — renouveler les tubes, tourner les roues, etc.
105	1	6 mai 1840.	14	En réparation, — entretoises arrachées et roues de support de devant.
106	1	19 mai 1840.	14	A l'arsenal, — à soumettre à la Commission.
107	1	Id.	13 1/2	En bon état.
108	1	Id.	14	En très-bon état.
109	1	Id.	13	A l'arsenal, — à reconstruire.
110	1	6 juin 1840.	14	En bon état.
111	1	18 juillet 1840.	15	En bon état.
112	1	6 août 1840.	15	A l'arsenal, — à reconstruire.
113	1	20 août 1840.	15	En très-bon état.
114	1	31 août 1840.	15	En très-bon état.
115	1	7 sept. 1840.	15	En bon état.
116	1	15 sept. 1840.	14	En très-bon état.
117	1	Id.	13	En bon état.
118	1	Id.	13 1/2	En état médiocre.
119	1	5 octob. 1840.	13	En réparation, pour le foyer.
120	2	24 octob. 1840.	13	En bon état.
121	1	16 nov. 1840.	13 1/2	En état médiocre.
122	1	2 déc. 1840.	14	En très-bon état.
123	1	17 février 1841.	14	En bon état.
124	1	19 mars 1841.	13	En bon état.
125	1	18 juin 1841.	13 1/2	En état médiocre.
126	1	21 sept. 1841.	14	En bon état.
127	1	8 mars 1842.	15	En bon état.
128	1	13 avril 1842.	13	A l'arsenal, — réparation générale.
129	1	6 nov. 1842.	13	En bon état.
130	1	5 janvier 1843.	13 1/2	A l'arsenal, — sans commande.
131	1	Id.	14	En réparation générale.
132	1	Id.	15	En état médiocre.
133	2	24 janvier 1843.	15	En réparation, — sera remise en service dans le commencement de mars.
134	2	14 février 1843.	15	En réparation, — placer le foyer, — réparer le mouvement, etc.
135	1	Id.	15	En bon état.
136	2	2 juin 1843.	15	En très-bon état.
137	2	5 juillet 1843.	13 1/2	En bon état.
138	2	12 juillet 1843.	15	En bon état.

N° des MACHINES.	NOMBRE de paires de roues motri- ces.	DATE de la MISE EN SERVICE.	DIAMÈTRE des CYLINDRES.	Observations.
159	1	1 ^{er} sept. 1843.	14	En réparation, — pour remplacer le foyer et les longerons, et réparer le mouvement.
140	1	24 août 1843.	14	En réparation, — sera réparée dans quelques jours.
141	2	8 août 1843.	15	En réparation, — pour les roues et le foyer.
142	1	21 octob. 1843.	13	En bon état.
143	1	21 nov. 1843.	14	En état médiocre.
144	2	27 juillet 1844.	16	En bon état.
145	2	18 déc. 1844.	15	En état médiocre.
146	2	22 déc. 1844.	15	En très-bon état.
147	2	14 déc. 1844.	16	En réparation, pour la boîte à fumée, etc.
148	1	Mai 1845.	15	En réparation, pour le foyer, etc.
149	2	Id.	15	En bon état.
150	2	Mars 1846.	16	A l'arsenal, — remplacer le foyer, la boîte à fumée, etc. En voie d'exécution.
151	2	Id.	16	En bon état.
152	2	Oct. 1846.	16	En bon état.
153	2	Déc. 1846.	16	En réparation générale.
154	2	5 sept. 1846.	16	En bon état.
155	2	17 janv. 1848.	14	En bon état.
156	1	Id.	15	En bon état.
157	1	3 fév. 1848.	15	En très-bon état.
158	1	20 février 1848.	14	A l'arsenal, — à remplacer par une neuve à voyageurs.
159	1	22 mars 1848.	13	En bon état.
160	1	21 mars 1848.	13	En bon état.
161	2	8 juin 1848.	16	En réparation.
162	2	Id.	16	En bon état.
163	3	8 février 1849.	16	En bon état.
164	2	15 août 1849.	16	En réparation, — sera réparée dans quelques jours.
165	3	13 sept. 1849.	16	En bon état.
166	3	20 sept. 1849.	16	En réparation, pour le mouvement.
167	3	28 fév. 1850.	16	En bon état.
168	3	25 avril 1850.	16	A l'arsenal, — remplacer le foyer, les boîtes à graisse, etc.
169	3	10 mai 1850.	16	En bon état.
170	3	2 mai 1850.	16	En bon état.
171	3	24 avril 1851.	16	En bon état.
172	2	26 juin 1852.	16	En bon état.
173	2	28 juillet 1852.	15	En bon état.
174	3	15 sept. 1852.	16	En réparation.
175	2	Id.	16	A l'arsenal, — placer une tôle neuve à la caisse extérieure du foyer, etc.

N° des MACHINES.	OMBRE de paires de roues motri- ces.	DATE de la MISE EN SERVICE.	DIAMÈTRE des CYLINDRES.	Observations.
176	2	18 déc. 1852.	15	En bon état.
177	2	14 déc. 1852.	15	En bon état.
178	2	2 juil. 1855.	15	En bon état.
179	2	31 mai 1853.	16	En état médiocre.
180	2	31 déc. 1853.	15	En état médiocre.
181	2	11 janv. 1855.	15	En bon état.
182	2	20 nov. 1854.	15	En bon état.
183	2	30 déc. 1854.	15	En bon état.
184	2	1 ^{er} avril 1855.	15	En réparation, — roues à replacer et réparations au mouve- ment.
185	2	13 octob. 1855.	15	En bon état.
186	2	Id.	15	En état médiocre.
187	1	30 déc. 1854.	15	En bon état.
188	1	20 nov. 1854.	15	En bon état.
189	1	15 déc. 1854.	15	En très-bon état.
190	1	30 déc. 1854.	15	En très-bon état.
191	1	Id.	15	En bon état.
192	1	4 mai. 1855.	15	En bon état.
193	1	24 nov. 1854.	15	En bon état.
194	1	Id.	15	En bon état.
195	1	Id.	15	Les roues motrices sont en réparation.
196	1	30 déc. 1854.	15	En bon état.
197	1	31 janv. 1855.	15	En bon état.
198	1	2 mai 1855.	15	En état médiocre.
199	2	18 mai 1853.	15	En bon état.
200	2	6 juillet 1855.	16	En bon état.
201	2	15 octob. 1855.	16	En bon état.
202	3	18 sept. 1855.	16	En bon état.
203	3	15 nov. 1855.	16	En très-bon état.
204	1	Mars 1856.	15	En très-bon état.
205	3	2 nov. 1855.	17 $\frac{1}{2}$	En bon état.
206	3	15 nov. 1855.	17 $\frac{1}{2}$	En bon état.
207	3	Id.	17 $\frac{1}{2}$	En bon état.
208	3	Janv. 1856.	17 $\frac{1}{2}$	En bon état.
209	3	Mars 1856.	17 $\frac{1}{2}$	En bon état.
210	3	"	"	Doit encore être livrée par l'établissement St-Léonard.
211	3	"	"	Id. id. id.
212	3	"	"	Id. id. id.

N° des MACHINES.	NOMBRE de paires de roues motri- ces.	DATE de la MISE EN SERVICE.	DIAMÈTRE des CYLINDRES.	Observations.
213	2	"	"	Doit encore être livrée par l'établissement de Couillet.
214	2	"	"	Id. id. id.
215	2	"	"	Id. id. id.
216	2	"	"	Id. id. id.
217	2	"	"	Id. id. id.
218	2	"	"	Id. id. id.
219	2	"	"	Id. id. id.
220	2	"	"	Id. id. id.
221	3	"	"	Id. id. de John Cockerill.
222	3	"	"	Id. id. id.
223	3	"	"	Id. id. id.
224	3	"	"	Id. id. id.
225	3	"	"	Id. id. id.
226	3	"	"	Id. id. id.
227	3	"	"	Id. id. id.
228	3	"	"	Id. id. id.
229	3	"	"	Id. id. de Haine-St-Pierre.
230	3	"	"	Id. id. id.
231	3	"	"	Id. id. de Zaman, Sabatier et C ^{ie} .
232	3	"	"	Id. id. id.
233	1	Février 1856.	15	En très-bon état.
234	1	Id.	15	En bon état.
235	1	Mars 1856.	15	En très-bon état.
236	1	Id.	15	En bon état.
237	2	"	"	Doit encore être fournie par l'établissement de Welson (Leeds).

ANNEXE N° 16.

ART. 66.

État général du matériel existant, en construction, en renouvellement ou en transformation, à la date du 1^{er} mars 1856.

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.		Quantités au 1 ^{er} mars 1856.						
		MATÉRIEL EXISTANT			MATÉRIEL en construction.	Matériel en renouvellement ou en transformation. Caisses à monter.	TOTAL.	
		en bon état.	en réparation.	TOTAL.				
Convoy des voyageurs.	Diligences à 3 caisses	102	11	113	1 (a)	0	114	
	Idem à coupés.	9	0	9	0	0	9	
	Idem à couloir	75	10	85	0	0	85	
	Char-à-bancs à 1 caisse	56	11	67	1 (a)	0	68	
	Idem à 2 caisses	152	25	155	0	0	155	
	Waggon couverts à 2 portières	95	25	118	0	0	118	
	Idem id. à 4 id.	182	55	215	0	0	215	
	Idem découverts	76	2	78	0	0	78	
	Voitures mixtes à 3 caisses	7	1	8	0	0	8	
	Idem id. américaines.	1	5	4	0	0	4	
	Waggon pour bagages à coupé	41	3	44	0	0	44	
	Idem id. à lanterneau.	82	2	84	10 (b)	0	94	
	Idem pour marchandises de messageries.	57	1	58	0	0	58	
TOTAUX		915	125	1,038	12	0	1,050	
Services divers.	Bureaux ambulants pour la poste	58	1	59	0	0	59	
	Voitures cellulaires.	8	0	8	0	0	8	
	Waggon de secours pour les remises.	22	0	22	0	0	22	
	Idem à freins pour les plans inclinés	20	1	21	0	0	21	
	Idem pour le transport du coke	71	9	80	0	0	80	
	Idem pour l'entretien de la route (grands).	42	0	42	0	0	42	
	Idem id. id. (petits)	159	5	142	5	0	147	
Idem pour le service des ateliers		50	0	50	0	0	50	
TOTAUX		570	14	584	5	0	589	
Transport des marchandises.	Waggon pour équipages	51	1	52	0	0	52	
	Idem pour chevaux	50	5	44	0	0	44	
	Idem pour chevaux et bétail	256	46	502	0	0	502	
	Idem pour bétail	242	52	274	0	0	274	
	Idem fermés à 4 roues	855	17	870	50 (b)	0	920	
	Idem id. à 8 id.	12	0	12	0	0	12	
	Idem plats à 4 id.	766	49	815	0	0	815	
	Idem id. à 6 id.	1	0	1	0	0	1	
	Idem id. à 8 id.	17	1	18	0	0	18	
	Idem pour la chaux	54	0	54	0	0	54	
	Idem pour le charbon à hausses fixes	1,650	57	1,687	0	0	1,687	
	Idem id. de 10,000 kil.	410	4	414	0	0	414	
	Idem plats à 4 roues de 10,000 kil.	100	1	101	0	0	101	
	TOTAUX		4,411	215	4,624	50	0	4,674

(a) Voitures commandées en France.

(b) Voitures à construire en vertu de l'adjudication du 30 janvier 1856, cahier des charges 6.

ANNEXE N° 17.

ART. 66.

*ÉTAT comparatif du prix des principaux matériaux pendant les années 1852,
1853, 1854, 1855 et 1856.*

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉS.	Prix pour					Augmentation exprimée en tant p. 0/0 de 1856 sur 1852.	Observations.
		1852.	1853.	1854.	1855.	1856.		
Boîtes à feu en cuivre rouge.	Kilog.	5.75	5.94 et 4.59	4.52	4.45	4.45	P. 0/0. 18. "	(a) Les prix compris dans cette colonne sont gé- néralement ceux de l'adju- dication du 14 novem- bre 1855.
Chaudières de locomotives en tôle. . .	Id.	0.82	1.20	1. "	0.90	1.08	52. "	
Caisses à eau en tôle pour locomotives.	Id.	0.67	1.19	0.90	0.90	1.08	61. "	
Caisses à eau en tôle pour tenders. . .	Id.	0.48	0.70	0.70	0.60	0.78	62. $\frac{1}{2}$	
Fourniture et application de bandages aux roues de locomotives et tenders.	100 kilog.	77.90	84.90	104. "	115. "	115. "	47. $\frac{1}{2}$	
Fourniture et application de bandages aux roues des voitures.	Roue.	74. "	84.11	105. "	109.50	115. "	55. "	
Parachèvement d'essieux de voitures.	Pièce.	5.98	8. "	6.98	6.05	8. "	54. "	
Tubes bouilleurs en laiton pour loco- motives.	Kilog.	2.47	3.05	3.10	3.05	3.10	25. $\frac{1}{2}$	
Plomb en saumons.	100 kilog.	45. "	50. "	56. "	56. "	70. "	65. "	
Étain banca	Id.	208. "	255. "	325. "	505. "	525. "	55. "	
Cuivre rouge en feuilles	Id.	258. "	280. "	545. "	545. "	555. "	56. $\frac{1}{2}$	
Id. en barres	Id.	285. "	280. "	550. "	550. "	548. "	22. "	
Soudure de cuivre.	Id.	168. "	160. "	200. "	210. "	250. "	37. "	
Cuivre rosette de Drontheim.	Id.	274.50	500. "	529. "	512. "	547. "	26. "	
Fer étiré pour grilles de locomotives.	Id.	13.50	20. "	25. "	25. "	22. "	65. "	
Id. d'angle	Id.	20. "	50. "	55. "	50. "	54. "	70. "	
Id. en barres	Id.	16. "	25. "	27. "	25.50	27. "	69. "	
Tôles brutes.	Id.	28.47	56. "	48. "	56. "	57. "	50. "	
Boulons pour locomotives	Kilog.	1.65	1.60	1.97	1.60	1.55	6. $\frac{1}{2}$	En moins.
Id. pour voitures.	Id.	0.57	0.60	1. "	0.96	0.98	72. "	
Huile de graissage pour locomotives.	Id.	0.82 $\frac{1}{2}$	0.88	1.04	1.39	1.55	64. "	
Id. de colza épurée.	Id.	0.78	0.82 $\frac{1}{2}$	1.04	1.27	1.55	70. $\frac{1}{2}$	
Id. de palmier pour la graisse. . .	Id.	0.76	1.24	1.25	1.50	1.25	62. "	
Id. de dégras	Id.	0.84	0.78	1. "	1.10	1.09	50. "	
Id. de lin.	Id.	0.76	0.75	0.78	1.05	1.11	46. "	
Suif pour la graisse	Id.	0.80	1.10	1.54	1.55	1.45	81. "	
Bois de chêne débité en longerons, traverses, etc.	Mét. cube.	120. "	144.45	180.84	184. "	175. "	36. "	
Déchet de coton.	Kilog.	0.46	0.69	0.59	0.65	0.75	52. "	En moins.
Rottinghs pour les paniers à coke. . .	100 kilog.	44.90	45.90	50. "	41. "	50. "	25. "	

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉS.	Prix pour					Augmentation exprimée en tant % p. 100 de 1856 sur 1852.	Observations.
		1852.	1853.	1854.	1855.	1856.		
Fonte en gueuse.	100 kilog.	9.80	11.70	"	15.50	15.25	P. 0/10. 55. "	
Essieux droits de supports pour locomotives.	Id.	(a) 37.70	85.50	95. "	"	70. "	86. "	(a) En 1850.
Tendeurs pour voitures	Pièce.	8.45	9. "	11.40	9.05	8.95	6. "	
Tirants à crochets pour voitures	Id.	6.25	10. "	10. "	9.20	9.40	50. "	
Boîtes en fonte pour ressorts de traction n° 2	Id.	"	(a) 2.80	5. "	2.65	2.90	5. 1/2	(a) En 1853.
Toile à voile de 0 ^m ,60.	Mét. cour.	1.15	1. "	1.55	1.50	1.12	5. "	En moins.
Id. de 2 ^m ,70.	Id.	"	5. "	5.75	6.45	5. "	"	
Chanvre fin	Kilog.	1.48	1.50	1.50	1.82	1.97	33. "	
Ficelle.	Id.	1.40	1.55	1.55	1.80	1.50	7. "	
Cordes goudronnées pour douane	Id.	0.80	0.84	1. "	1.26	1. "	25. "	
Cordes de chanvre diverses	Id.	0.77 1/2	0.85	1.10	1.25	0.97	24. 1/2	
Filasse.	Id.	0.67 1/2	0.62	0.95	1.25	0.97	43. 1/2	
Falots	Pièce.	0.34	0.45	0.50	0.50	0.47	38. "	
Chandelles	Kilog.	1. "	1.10	1.50	1.70	2. "	100. "	
Sel de soude.	Id.	0.37	0.35	0.38	0.37	0.51	0. "	En moins.
Minium ordinaire	Id.	0.54	"	0.68	0.66	0.78	44. 1/2	
Gomme copal	Id.	5.75	6.50	8. "	7.10	5.70	1. "	En moins.
Vert d'Amérique	Id.	0.64	0.56	0.62	0.50	0.70	9. "	
Essence de térébenthine	Id.	0.68	0.89	1.18	1.03	0.86	26. 1/2	
Essieux coudés pour locomotives	Id.	2.50	2.75	5. "	5. "	5. "	20. "	
Vachettes de Hongrie pour lanières	Pièce.	17.50	16. "	18. "	25. "	25. "	40. "	
Vachettes noires pour réparer les bâches	Id.	18.70	21.90	24.50	30. "	30. "	60. "	
Roues de waggon.	Roue.	120. "	160. "	160. "	168. "	169.50	41. 1/4	
Coke : fourniture à Manage.	1000 kilog.	16. "	16.50 à 17. "	25.50	27.30	29.95	87. "	N.B. Le coke, le charbon et les huiles n'ont été adjugés que pour les 6 premiers mois de 1856.
Id. à Ans.	Id.	14.08	17.40	27.50	27.50	30.50	116. "	
Id. à Verviers.	Id.	14. "	17.65	25.50	27.50	51. "	125. "	
Id. à Liège	Id.	14. "	17.80	25.50	27.50	30.50	118. "	
Id. à Namur.	Id.	16.58	16.77	25.50	27.15	29. "	75. "	
Briquettes de charbon aggloméré.	Id.	"	"	16.00	21. "	22.25	40. 1/2	De 1856 sur 1854.
Charbon pour fabrication du coke.					17.50	22.25		
					21. "	22.50		
Fourniture à Boussu	Mét. cube.	9.40	9.00	15.50	18. "	18. "	90. 1/2	
Id. à Manage.	Id.	8.70	9.50	15.60	16.80	18.90	117. 1/2	
Id. à Ans.	Id.	8.40	8.75	"	(a) 16.55	"	97. "	(a) De 1856 sur 1852.
Houille en roche pour forges à Ans.	1000 kilog.	13.85	16.40	21.40	21.40	21.40	54. 1/2	

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉS.	Prix pour					Augmentation exprimée en tant % p. 0/0 de 1856 sur 1852.	Observations.
		1852.	1853.	1854.	1855.	1856.		
Houille pour bureaux, salles, etc., à Ans	Mét. cube.	7.50	8.25 Liège.	15.50	15.85	17. "	P. 0/0. 127. "	
Houille pour bureaux, salles, etc., à Boussu	Id.	8.82	9.60 St-Ghislain.	14. "	17. "	20. "	127. "	
Houille pour bureaux, salles, etc., à Manage.	Id.	7.25	8.50	14. "	15.30	17.80	145. $\frac{1}{2}$	
Houille pour les machines des plans inclinés à Haut-Pré.	Id.	6.25	6.47 Liège.	10. "	10.08	11.05	91. "	
Rails en fer laminé.	1000 kilog.	18. "	22.55	23.15	$\left\{ \begin{array}{l} 20.50 \\ 22. " \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} (a) \\ 25.85 \end{array} \right\}$	32. $\frac{1}{2}$	(a) Ces prix sont ceux re- sultant de l'adjudication du 20 février 1856; ils n'ont pas été approuvés jusqu'ici, parce que l'on compte sur des proposi- tions de rabais.
Coussinets en fonte.	Id.	12.80	14.70	17.50	$\left\{ \begin{array}{l} 14.70 \\ 15. " \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} (a) \\ 15.60 \end{array} \right\}$	21. $\frac{3}{4}$	
Coins en bois de chêne	1000 pièces.	90. "	97.50	125. "	100. "	90. "	"	
Plates-formes	Pièce.	2.845. "	3400. "	3260. "	3500. "	"	93. "	De 1853 sur 1852.
Excentriques.	Id.	220. "	305. "	315. "	315. "	315. "	44. "	
Billes	Id.	4.50	4.00	4.80	5.16	5.08	18. "	
Briques	1000 pièces.	11. "	15. "	15. "	15. "	"	56. "	De 1853 sur 1852.
Pierres de taille.	Mét. cube.	80. "	100. "	100. "	100. "	"	25. "	Id. id.
Pavés	1000 pièces.	80. "	90. "	100. "	100. "	"	25. "	Id. id.
Chaux	Mét. cube.	8. "	8. "	10. "	10. "	"	25. "	Id. id.
Zinc n° 14	Id. carré.	4.50	5.50	6. "	6. "	"	35. "	Id. id.

ANNEXE N° 18.

ART. 68.

Personnel présumé nécessaire en 1856 pour l'exploitation du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

ALOST.			ZELE.		
	Traitements.	Salaires.		Traitements.	Salaires.
1 Chef de station	2,700	"	REPORT. fr.	24,300	33,380
2 Commis (P)	2,000	"	1 Chef de station	1,200	"
1 Facteur (P)	1,050	"	1 Commis (P)	900	"
Primes pour les commis et le facteur	900	"	1 Facteur (P)	700	"
12 Ouvriers, dont un agréé au pesage, etc., un chef-ouvrier	"	8,900	Primes	600	"
NINOVE.			6 Ouvriers, dont un agréé au pesage, etc.	"	4,500
1 Chef de station	1,500	"	DENDERLEEuw.		
1 Commis (P)	1,000	"	1 Chef de station (P)	1,200	"
1 Facteur (P)	900	"	4 Ouvriers, dont un agréé au pesage, factage, écritures, etc.	"	3,060
Primes	600	"	Primes	300	"
7 Ouvriers, dont un agréé au pesage, etc.	"	5,920	SANTBERGEN.		
GRAMMONT.			1 Chef de station	1,900	"
1 Chef de station	1,800	"	2 Ouvriers, dont un agréé au pesage, factage, etc.	"	1,620
2 Commis (P)	1,750	"	Primes	200	"
1 Facteur (P)	900	"	IDEGHEM.		
Primes	900	"	1 Chef de station	1,000	"
10 Ouvriers, dont un agréé au pesage, etc., un chef-ouvrier	"	7,380	1 Ouvrier	"	720
LESSINES.			Primes	200	"
1 Chef de station	1,500	"	ACREN.		
1 Commis (P)	1,000	"	1 Chef de station	1,000	"
1 Facteur (P)	900	"	1 Ouvrier	"	720
Primes	600	"	Primes	200	"
9 Ouvriers, dont un agréé au pesage, etc., un chef-ouvrier	"	6,660	PAPIGNIES.		
LOKEREN.			1 Chef de station	1,000	"
1 Chef de station	1,800	"	1 Ouvrier	"	720
1 Commis (P)	1,000	"	Primes	150	"
1 Facteur (P)	900	"	REBAIX.		
Primes	600	"	1 Chef de station	1,000	"
7 Ouvriers, dont un agréé au pesage, etc.	"	5,220	1 Ouvrier	"	720
A REPORTER. fr.	24,300	33,380	Primes	150	"
			A REPORTER. fr.	35,100	45,440

TERNATH.			CONVOIS.		
	Traitements.	Salaires.		Traitements.	Salaires.
	—	—		—	—
REPORT.	fr. 55,100	45,440	4 Chefs de convoi	4,800	
1 Chef de station.	1,200	"	8 Gardes-convois.	6,800	
3 Ouvriers, dont un agréé au pe- sage, factage, etc.		2,400	4 Gardes-freins	"	3,500
Primes	500	"	Primes de parcours	4,800	
GYSEGHEM.			Dépense totale pour le personnel des convois	fr. 16,400	3,500
1 Agréé, chef de halte	"	1,000	REPORT de la dépense pour les stations.	56,600	50,900
LEDE.			ENSEMBLE. fr. 55,000 54,400		
1 Agréé, chef de halte	"	1,000	Dont à déduire les crédits alloués des mêmes chefs de dépense au Bud- get de l'exercice 1855 (voir p. 47 du rapport de la section centrale sur le Budget de 1855)	fr. 15,000	16,400
SCHELLEBELLE.			SOMMES égales aux crédits demandés en plus pour 1856.	fr. 58,000	58,000
1 Agréé, chef de halte	"	1,000			
Dépense totale pour le personnel des stations	fr. 56,600.	50,900			

ANNEXE N° 19.

ART. 70.

Frais d'exploitation (page 32 du Budget révisé).

Crédit sollicité. . fr. 401,600 ».

Quantités présuées nécessaires.	NATURE DES OBJETS.	PRIX d'estimation.	Total.
	Éclairage au gaz, par entreprise des stations de :		
	Bruxelles (Nord)	"	9,200 "
	Id. (Midi)	"	3,200 "
	Id. (Allée verte)	"	1,400 "
	Id. (Entrepôt)	"	300 "
	Malines	"	6,500 "
	Anvers (Bureau central)	"	150 "
	Louvain	"	2,000 "
	Tirlemont	"	1,200 "
	Haut-Pré	"	500 "
Éclairage des stations, gares, bureaux, salles d'attente, etc. .	Liège.	"	3,200 "
	Verviers.	"	8,300 "
	Gand.	"	4,500 "
	Ostende	"	1,600 "
	Courtrai.	"	1,500 "
	Mons.	"	1,000 "
	Charleroy	"	1,400 "
	Namur	"	2,000 "
	Braine-le-Comte	"	5,000 "
	Tournay.	"	1,200 "
	Bruges	"	1,500 "
	Charbons pour les stations, bureaux, salles d'attente, etc.	"	46,000 "
4,500	Torches, falots pièce.	50	22,500 "
200	Kilog. mèches plates pour réverbères. kilog.	5 50	1,100 "
94,284	Id. huile de colza épurée "	1 54	126,540 56
	A REPORTER. fr.		251,000 56

Quantités présomées nécessaires.	NATURE DES OBJETS.	PRIX d'estimation.	Total.
	REPORT. fr.		251,990 56
35	Lanternes de signal pour queue de convois (verres rouge et vert). pièce.	25 "	875 "
120	Id. à boule pour garde-convoi. "	4 "	480 "
30	Id. de signal (disque) pour arrière des convois (rouge). "	55 "	1,650 "
24	Lustres à 3 becs pour salles d'attente "	25 "	600 "
40	Quinquets de bureau "	8 "	320 "
250	Becs à blanc pour quinquets, n° 15 "	2 80	700 "
125	Id. id. n° 16 "	2 50	312 50
600	Boules en verre pour lanternes. "	" 90	540 "
5,000	Cheminées pour quinquets, 1 ^{re} qualité, n° 1, 2, 3, d'après com- mande "	" 20	1,000 "
1,000	Id. en cristal pour becs de gaz "	" 25	250 "
550	Kilog. chandelles kilog.	1 80	990 "
250	Id. coton pour lampes "	2 "	500 "
2,500	Douzaine mèches pour quinquets. douz.	" 07	175 "
200	Pelles à feu. pièce.	1 25	250 "
40	Paires pincettes paire.	1 60	64 "
20	Poêles en fonte, n° 1 pièce.	70 "	1,400 "
10	Id. n° 2 "	25 "	250 "
15	Id. n° 3 "	18 "	270 "
35	Id. n° 4 "	12 "	420 "
60	Pièces de rechange, n° 2, pour partie du milieu de poêle "	5 25	315 "
55	Id. n° 3, id. "	4 "	140 "
50	Id. n° 4, id. "	2 70	135 "
500	Tuyaux de poêle en tôle forte "	2 30	690 "
50	Id. id. avec clef. "	3 "	150 "
50	Mètres c ^u . tuyaux en fer étiré de 0,015 ^m de diamètre mètr. c ^u .	3 50	175 "
80	Cendriers pour poêles (grands) pièce.	4 "	320 "
45	Id. id. (petits) "	3 50	157 50
70	Tisonniers pour poêles "	1 "	70 "
70	Bacs en fonte, pour la houille "	5 48	383 60
	TOTAL. fr.		266,000 " (somme ronde.)

Quantités présuées nécessaires.	NATURE DES OBJETS.	PAIX d'estimation.	Total.
70	Brosses pour intérieur de voitures pièce.	1 80	126 »
200	Id. demi-lune »	2 30	460 »
300	Id. à écurer à long manche »	2 20	660 »
150	Id. id. à 2 pointes sans manche »	1 60	240 »
150	Id. id. à soies fortes, manches courts »	2 20	330 »
200	Id. id. à main »	1 25	250 »
550	Id. id. à épousseter »	2 05	717 50
250	Id. à balayer »	3 40	850 »
200	Kilog. éponges ordinaires kilog.	17 »	3,400 »
800	Peau de chamois pièce.	1 60	1,280 »
5,000	Kilog. cordes goudronnées pour service de douane kilog.	1 07	3,210 »
20,000	Id. id. de chanvre diverses »	1 22	24,400 »
5,000	Id. filasse de chanvre »	1 07	5,350 »
55,000	Balais pièce.	0 09	2,250 »
150	Kilog. bougies, filets, rats de cave kilog.	3 50	525 »
6,000	Id. savon brun »	0 55	3,300 »
2,000	Torchons pièce.	0 42	840 »
1,800	Manches pour balais »	0 20	360 »
200	Id. pour brosses »	0 20	40 »
10	Canapés n° 1 »	100 »	1,000 »
15	Id. 2 »	50 »	750 »
150	Chaises garnies en paille »	3 50	525 »
40	Charrettes à bras en bois »	100 »	4,000 »
80	Brouettes pour station »	15 »	1,200 »
70	Id. pour bagages »	20 »	1,400 »
10	Pupitres en chêne à 1 place »	65 »	650 »
6	Id. 2 id »	70 »	140 »
8	Poulains en bois pour bascule »	10 »	80 »
20	Id. id. ferrés pour marchandises »	45 »	900 »
10	Tables ordinaires »	16 »	160 »
40	Civières ordinaires pour marchandises et bagages »	10 50	420 »
A REPORTER. fr.			59,813 50

Quantités présu- mées nécessaires.	NATURE DES OBJETS.	PRIX d'estimation.	Total.
	REPORT. fr.	. . .	59,815 30
100	Porte-torches (falots) à main pièce.	2 »	200 »
10	Balances à bascule en bois, portatives, avec série de poids et accessoires de la force de 50 kilog. »	50 »	500 »
10	Id. Série de poids et accessoires de la force de 500 kilog. »	75 »	750 »
4	Id. id. id. 1,000 kilog. »	110 »	440 »
2	Id. id. id. 1,500 kilog. »	175 »	350 »
2	Id. id. id. 2,000 kilog. »	300 »	600 »
	Petits états et tiers en sus éventuel. »	»	15,400 »
	TOTAL. fr.	. . .	76,100 » (somme ronde.)

Récapitulation de l'article 70.

A. Éclairage et chauffage des stations, bureaux, etc. fr.	266,000 »
B. Consommations diverses.	76,100 »
C. Loyer de locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes	7,500 »
D. Usage de la station d'Herbesthal	15,000 »
E. Besoins nouveaux. Exploitation en 1856 du complément de la ligne de Dendre-et-Waes (76 kilomètres).	37,000 »
Somme égale au crédit demandé. fr.	401,600 »