

# Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 FÉVRIER 1857.

Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1857 <sup>(1)</sup>.

## RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. DE T'SERCLAES.

MESSIEURS,

§ 1. Contrairement aux dispositions de l'art. 1<sup>er</sup>, § 2 de la loi du 13 mai 1846 sur la comptabilité de l'État, le budget du ministère des travaux publics pour l'exercice courant n'a été présenté à la Législature que le 27 novembre 1856. La discussion longue et approfondie qui a suivi le rapport très-complet de votre section centrale sur le budget de 1856, a retardé l'adoption de celui-ci, et il n'a reçu force de loi que le 28 mai dernier. Cette circonstance a amené une infraction aux règles de la comptabilité, que nous annotons comme une exception amplement justifiée; elle a permis au gouvernement de présenter pour 1857 un budget normal, et elle contribuera à rendre plus facile la tâche qui nous est dévolue pour l'examen de ce dernier, aujourd'hui soumis à vos délibérations.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

§ 2. Nous devons tout d'abord vous exprimer un regret, c'est que plusieurs des améliorations importantes signalées antérieurement, surtout dans le service du chemin de fer, n'aient pu encore être arrêtées complètement en principe.

Nous aurons soin de signaler successivement à votre attention les modifications réalisées, et de vous rendre compte, pour les autres, des réponses du gouvernement.

§ 5. Les sommes votées pour l'année 1856 s'élèvent au chiffre de fr. 24,744,457-12. Le gouvernement annonce, sur ce chiffre, une diminution s'appliquant à l'en-

ENSEMBLE DES ALLOCATIONS COMPARÉES À CELLES DE 1856.

(1) Budget, n.º 21.

Amendements du Gouvernement, n.º 75.

(2) La section centrale, présidée par M. DE NAEYER, était composée de MM. DE MAN D'ATTENRODE, VANDER DONCKT, DE T'SERCLAES, VANDENPEEREBOOM, LESOINNE et ROUSSELLE.

semble des allocations proposées pour 1857, laquelle monte à . fr. 535,773 16  
Mais dans le cours de l'examen en section centrale, il a demandé  
diverses augmentations, savoir :

|                       |                |
|-----------------------|----------------|
| A l'art. 22 . . . . . | fr. 100,000    |
| A l'art. 43 . . . . . | 18,000         |
| A l'art. 47 . . . . . | 4,900          |
| Ensemble. . . . .     | <u>122,900</u> |

Et si l'on déduit la suppression indiquée par le Ministère  
à l'art. 26, de . . . . . 5,000

l'augmentation reste de . . . . . fr. 117,900 »

qui, retranchés du chiffre ci-dessus, réduisent la diminution glo-  
bale annoncée sur le précédent exercice au chiffre de. . . . fr. 237,873 16

Ces chiffres constatés, et sans les analyser ultérieurement en charges ordinaires et charges extraordinaires, nous donnerons seulement place à l'observation faite par la 3<sup>e</sup> section : c'est que si l'on tient compte de la réduction de 400,000 francs opérée sur le crédit voté en 1856 pour la construction de routes nouvelles (art. 9), le budget de 1857, dans son ensemble, ne présente, en réalité, comparativement à celui de 1856, aucune diminution des allocations affectées aux besoins permanents.

§ 4. Le temps ayant manqué pour examiner le budget avant le 1<sup>er</sup> janvier, la Chambre a voté comme moyen de service provisoire à valoir sur le budget de 1857, un crédit de 4,064,780 francs destiné à pourvoir, dans les limites des allocations de l'an dernier, aux besoins de l'administration pendant les mois de janvier et de février de cette année. CRÉDIT PROVISOIRE.

§ 5. Les sections ont examiné le budget le 13 décembre et les jours suivants. La section centrale s'est assemblée aussitôt après la rentrée de la Chambre, au 13 janvier; elle a terminé l'examen de tous les articles et des avis du Gouvernement, moins ceux concernant le chemin de fer, le 23 janvier. Les premiers renseignements demandés à l'administration sur le chap. IV, *Services d'exécution. — Chemin de fer. — Postes. — Télégraphes. — Régie*, lui ont été expédiés le 9 février; ils n'ont été complétés que successivement, et la section centrale a eu de fréquentes réunions pour les discuter, jusqu'au jour de la présentation du rapport. TRAVAIL DES SECTIONS.

Nous avons adopté l'ordre des chapitres et des sections du budget pour les discussions générales, et l'ordre des articles, pour exposer les observations des sections de la Chambre, le travail de la section centrale, les réponses et renseignements donnés par le Ministre des Travaux Publics.

Dans ce qui va suivre, les initiales *R. du G<sup>t</sup>* indiquent les réponses du Gouvernement.

## CHAPITRE PREMIER.

## ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1<sup>er</sup>. *Traitement du Ministre* . . . . . 21,000  
Adopté.

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

DISCUSSION EN SECTION CENTRALE.

|  |                |
|--|----------------|
| a. <i>Secrétariat général du cabinet du Ministre</i> . . . . . fr. | 84,200         |
| b. <i>Ponts et chaussées et mines</i> . . . . .                    | 103,200        |
| c. <i>Chemins de fer, postes et télégraphes</i> . . . . .          | 308,700        |
| d. <i>Surveillance des chemins de fer concédés</i> . . . . .       | 23,600         |
|  | <u>321,700</u> |

§ 1. La nécessité de réunir dans un même local les divers bureaux dépendants du Ministère des Travaux Publics, a été souvent démontrée, nous en parlons au chapitre suivant.

§ 2. L'article présente, comparativement à l'allocation de 1856, une différence en moins de 26,000 francs, qui résulte d'un transfert dont nous parlerons plus en détail au chap. IV.

§ 3. Suivant la demande de la section centrale de l'an dernier (Documents parlementaires, n° 190, session de 1855-1856, pages 7 et 8), il est divisé en quatre littéras, lesquels comparés aux chiffres de 1856, présentent les différences ci-après :

|  | 1856.              | 1857.            |
|--|--------------------|------------------|
| a. <i>Secrétariat général et cabinet du Ministre</i> , fr.   | 66,533 33          | 84,200 »         |
| b. <i>Ponts et chaussées et mines</i> . . . . .              | 104,700 »          | 103,200 »        |
| c. <i>Chemins de fer, postes et télégraphes</i> : . . . . .  | 337,166 67         | 308,700 »        |
| d. <i>Surveillance des chemins de fer concédés</i> . . . . . | 20,200 »           | 23,600 »         |
|  | <u>fr. 548,600</u> | <u>» 321,700</u> |

La section centrale a demandé au Gouvernement, relativement au litt. a, les motifs de l'augmentation du crédit pour le secrétariat général et le cabinet du Ministre, qui est porté de 66,533-33 à 84,200 francs; elle désire aussi connaître les changements apportés à l'état du personnel du secrétariat général annexé au rapport du budget de 1856, page 98.

R. du G<sup>t</sup>. « La différence que signale la section centrale provient uniquement  
» de la manière dont le crédit proposé à l'art. 2, a été réparti respecti-  
» vement au budget de 1856, par la section centrale chargée de l'exa-  
» men du budget de cet exercice, et au budget de 1857 par le Départe-  
» ment des Travaux Publics.

» La section centrale du budget de 1856, basant sa répartition sur le  
» tableau des fonctionnaires, employés et gens de service, fournis par  
» le Département des Travaux Publics et annexé à son rapport (*Voir*  
» page 98 de ce document, n° 190 des pièces de la Chambre, session de  
» 1855-1856), a attribué au secrétariat général la somme nécessaire  
» seulement au paiement des fonctionnaires et employés de cette

» *branche de service, et a compris dans la part afférente à la direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes, les traitements des huissiers, messagers et concierges de l'administration centrale tout entière, ce qui était évidemment une erreur, erreur qui était, du reste, sans conséquence quant à l'imputation.*

» *Lors de la rédaction du projet de budget pour l'exercice 1857, il a paru plus rationnel d'attribuer à chaque branche de service de l'administration centrale, outre le montant des traitements des fonctionnaires et employés, celui des traitements des huissiers, messagers et concierges qui y sont respectivement attachés.*

» *C'est ainsi qu'en ajoutant à la somme de . . . . . fr. 66,533 33 représentant les traitements des fonctionnaires et employés du secrétariat général et du cabinet du Ministre :*

» *1° Celle de . . . . . 9,600 »*  
 » *montant des traitements des huissiers, messagers et concierges qui y sont employés ;*

» *2° Celle de . . . . . 8,000 »*  
 » *nécessaire au paiement des travaux extraordinaires du bureau central d'expédition ;*

» *3° Celle de . . . . . 466 67*  
 » *formant le complément du traitement d'un employé en disponibilité rappelé à l'activité,*

» *on obtient celle de . . . . . fr. 84,600 »*

» *dont il faut déduire . . . . . 400 »*  
 » *économie réalisée par le remplacement d'un employé ayant 1,000 francs de traitement par un autre employé auquel il n'a été accordé que 600 francs.*

Reste. . . . fr. 84,200 »

» *somme égale à la part attribuée au secrétariat général et au cabinet du Ministre dans la répartition de l'art. 2. »*

§ 4. Le Gouvernement avait demandé, en 1856, pour organiser un service spécial nouveau de surveillance des chemins de fer concédés, une augmentation de crédit de 25,000 francs qui n'a pas été admise par la Chambre (Annales parlementaires, 1855-1856, pages 1262 et suiv.)

La section centrale de 1856 a établi que ce service exercé par les agents ordinaires de l'administration avait absorbé, en 1855, 20,000 francs (Documents parlementaires, n° 190, session de 1855-1856, pages 8 et 99.)

La section centrale a demandé d'où provient la différence des chiffres de 1856 et 1857 :

*Surveillance des chemins de fer concédés . . . . . fr. 25,600*

L'an dernier, ce service a été fait au moyen d'une somme de . . . . 20,200

R. du G<sup>t</sup>. « Cette différence de 5,400 francs provient :

» *1° D'une augmentation de . . . . . fr. 600*

» *allouée au sous-ingénieur compris dans le tableau imprimé*



|   |                                |
|---|--------------------------------|
| D'autre part. . . . .   | fr. 600                        |
| » à la page 99 du rapport de la section centrale du budget de<br>» 1856 ;   |                                |
| 2° De la collation projetée d'un traitement de . . . . .  | 4,000                          |
| » à un employé qu'il a fallu attacher à la direction de la sur-<br>» veillance des chemins de fer concédés, et qui compte actuelle-<br>» ment trois années de surnumérariat ; |                                |
| 3° Enfin de la nomination avec jouissance annuelle d'une<br>» indemnité de . . . . .  | 4,000                          |
| » du sieur Hauman, en qualité de commissaire du Gouverne-<br>» ment près la compagnie du chemin de fer du Luxembourg.   |                                |
|   | Total. . . . . fr. 5,600       |
| » dont il faut déduire . . . . .  | 200                            |
| » que la section centrale chargée de l'examen du budget de<br>» 1856, a attribuée erronément en trop au service des chemins<br>» de fer concédés (1).                         |                                |
|   | Somme égale. . . . . fr. 5,400 |

Un membre fait observer qu'il résulte du tableau annexé au rapport de 1856 (Documents parlementaires, n° 190, session de 1855-1856, page 99), qu'une somme de 14,800 francs a été prélevée, en 1855, sur l'art. 2, pour les frais de surveillance des chemins de fer concédés, et que le gouvernement propose, en outre, pour faire face à la même dépense, pour l'exercice 1857, un transfert de 25,000 francs de l'art. 70, au même litt. d de l'art. 2 (note préliminaire du budget, page 42), ce qui élèverait le crédit affecté à ce service à la somme de 59,800 francs évidemment supérieure aux besoins.

Par ce motif, ce membre et plusieurs autres se sont abstenus, sous réserve des explications qui pourront être données par le Gouvernement dans le cours de la discussion.

L'art. 2 est adopté.

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale* . . . . . fr. 55,200

Le transfert de 2,100 francs sera mentionné au chap. IV.

La section centrale adopte.

ART. 4. *Salaires des hommes de peine, des ouvriers, etc.* . . . . . fr. 29,085

54. Cet article est augmenté de 2,685 francs ; au budget de 1855, le Gouvernement avait demandé 2,000 francs d'augmentation, celle-ci a été rejetée par la section centrale : reproduite de nouveau en 1856, le Gouvernement y a renoncé spontanément. Aujourd'hui elle est portée, à cause de la cherté des subsistances, à 2,685 francs.

---

(1) « Le tableau imprimé à la page 99 du rapport de la section centrale du budget de 1856 ne » renseigne, en effet, qu'une dépense de 20,000 francs ; tandis que, d'après la répartition établie » à la page 8 de ce rapport, le service de surveillance des chemins de fer concédés a obtenu » 20,200 francs. »

- 5 2. Dans le rapport de la section centrale du budget de 1856, il est dit (Documents parlementaires, n° 190, session de 1855-1856, page 10) : « 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 art. 62 et 72 du budget, pendant l'exercice 1855. »

La section centrale a désiré savoir si l'on avait fait droit à ces observations.

- R. du G<sup>t</sup>. « Les transferts proposés et qui sont indiqués au tableau des développements du budget de 1857, page 67, colonne d'observations, permettent de faire complètement droit à l'observation ci-dessus.

» Voici ce qui a donné lieu à cette observation :

- » Le salaire des ouvriers préposés à la fabrication des coupons et des timbres-poste ainsi qu'au bureau des imprimés, était imputé sur l'art. 4, bien qu'en réalité ils appartenissent aux services d'exécution. Par contre, l'administration imputait sur les services d'exécution, le salaire des messagers, parce que le crédit de l'art. 4 était absorbé par l'atelier précité. A l'avenir, tous les messagers et gens de service de l'administration centrale seront payés sur l'art. 4, et le personnel dont il s'agit le sera sur l'art. 79, ce qui, à tous égards, est plus régulier. »

Voir, pour le transfert, au chap. IV.

La section centrale adopte.

- ART. 5. *Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses . . . . . fr. 50,000*

La section centrale insiste sur l'observation précédemment faite, que c'est un abus de prélever les dépenses d'ameublement et de matériel de bureau sur un autre crédit que celui-ci ; l'usage de puiser ailleurs, quelque général et invétéré qu'il puisse être, n'en est pas moins contraire aux principes établis par les lois de finances : le matériel de l'administration centrale, c'est-à-dire de tous les bureaux qui, placés directement à Bruxelles sous l'autorité du Ministre, dirigent hiérarchiquement des services subordonnés, ce matériel doit régulièrement être payé au moyen de la présente allocation. Elle a rédigé dans ce sens un paragraphe qui sera inséré au projet de loi.

Adopté.

- ART. 6. *Honoraires des avocats du Département. . . . . fr. 50,000*

Adopté.

## CHAPITRE II.

### PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

#### SECTION PREMIÈRE.

##### PONTS ET CHAUSSÉES.

7. a. *Entretien ordinaire des routes d'après les baux existants, et entretien de nouvelles sections en 1857, fr. 1,563,309 65*

|   |           |
|---|-----------|
| b. Travaux en dehors des baux d'entretien, reconnus indispensables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure. — Paiement des terrains cédés à la grande voirie, par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement. . . . . fr. | 200,000 » |
| c. Études de projets, frais de levée de plans, achats d'instruments et de cartes. . . . . fr.   | 10,000 »  |
| d. Travaux d'amélioration et construction de routes .   | 900,000 » |

§ 1. Au litt. b, la 2<sup>e</sup> section demande si ce crédit de 200,000 francs est toujours également nécessaire. DISCUSSION DANS LES  
SECTIONN.

La section centrale s'en réfère à ce qui est dit à la note préliminaire du budget, p. 4.

§ 2. La 2<sup>e</sup> section insiste pour qu'au moyen de l'allocation litt. c, le Gouvernement facilite la levée de plans pour la construction de nouvelles routes, sollicitées par les communes intéressées.

La 4<sup>e</sup> section demande des explications sur l'emploi de ce même crédit.

R. du G<sup>t</sup>. « Le crédit porté à l'art. 7, litt. c, est destiné à couvrir les frais » d'études de projets de routes, de levée de plans, d'achats d'instruments, de cartes, etc.

» Le Département des Travaux Publics n'ayant dans ses attributions » que la grande voirie, ce crédit ne peut être employé qu'à payer les » frais résultant de projets de routes à construire *par l'État*.

» Or, il ne reste plus dans le pays qu'un petit nombre de routes à » établir aux frais de l'État, et les projets en sont toujours dressés en » temps utile.

» Si on a voulu parler du lever de plans pour la construction de » nouvelles routes vicinales de grande communication, c'est au Département de l'Intérieur qu'il appartient de prendre des mesures pour y » faire droit.

» En 1858, le crédit dont il s'agit subira une forte réduction. »

§ 3. La 4<sup>e</sup> section désire savoir notamment si cette allocation ne sert pas, en partie, à rétribuer des ingénieurs ou conducteurs, formant ainsi double emploi avec un autre crédit.

R. du G<sup>t</sup>. « Les ingénieurs ou conducteurs des ponts et chaussées ne reçoivent » aucune rétribution de ce chef. Ce crédit sert exclusivement à payer » les ouvriers, les fournitures de jalons, piquets, etc.

» Il est, du reste, à remarquer que les comptes d'emploi des fonds » mis, pour cet objet, à la disposition des fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées, sont et doivent toujours être soumis à » l'appurement de la Cour des Comptes, avec les pièces justificatives à » l'appui. »

§ 4. La 1<sup>re</sup> section demande le détail de l'emploi des 900,000 francs, litt. d.

R. du G<sup>t</sup>. « Ainsi qu'il est dit dans la note préliminaire du budget pour 1857

» (page 5), ce crédit est nécessaire pour faire achever presque toutes  
 » les routes décrétées ou en cours d'exécution, savoir :

- » Hoogstracten vers Breda,
- » Ninove à Hal,
- » Bloemendaele à Eerneghem,
- » Wetteren à Oombergem,
- » Huy à Wavre,
- » Pervyse à Nieuport,
- » Hamont par Neerpelt à la route de Hasselt à Bois-le-Duc,
- » Barvaux à Gros-Chêne avec embranchement sur Durbuy,
- » Huy à Stavelot et
- » Rochefort à Wellin.

» L'on devra encore imputer sur cette allocation la dépense à résulter  
 » de la reconstruction de deux ponts établis sur des routes de l'État ;  
 » l'un est situé sur la Dendre, à Lessines, et l'autre sur la Senne.

» En outre, l'on ne doit pas laisser ignorer que le Département des  
 » Travaux Publics accorde, au moyen de ce crédit, des subsides aux com-  
 » munes qui s'engagent à construire et à entretenir des chaussées pavées  
 » dont l'importance est assez grande, soit parce qu'elles sont de véri-  
 » tables affluents aux chemins de fer, soit parce qu'elles réunissent deux  
 » routes de l'État et y augmentent ainsi la circulation.

» Il y a, pour le moment, en instruction, plusieurs demandes de  
 » subsides pour l'ouverture de chaussées pavées, à construire par des  
 » communes, et si ces demandes sont reconnues fondées, il y sera fait  
 » droit. »

35. La 4<sup>e</sup> section demande si le moment n'est pas venu de cesser la construction de routes par l'État, et quelles sont les routes que le Gouvernement a encore l'intention de faire construire.

R. du G<sup>t</sup>. « Il reste encore quelques routes à construire par l'État, pour terminer  
 » le beau réseau de communications, commencé en 1830. Toutefois,  
 » ces routes ne seront entreprises que si les provinces, les communes ou  
 » les particuliers intéressés interviennent dans la dépense d'exécution.  
 » Comme on l'a déclaré à diverses reprises, le crédit pour construc-  
 » tion de routes nouvelles sera réduit en 1858, et ainsi d'année en  
 » année. A la fin de 1857, il y aura plusieurs provinces où le Gouver-  
 » nement n'aura plus de routes à faire construire, parce que le réseau  
 » des communications appartenant à la grande voirie y sera au complet.  
 » La liste ci-après indique les principales routes dont l'exécution est  
 » réclamée, mais il est de toute impossibilité de désigner d'avance celles  
 » qui seront encore entreprises par l'État, par les provinces ou par voie  
 » de concession de péages, attendu que l'instruction de ces demandes  
 » n'est pas complète :

- » 1<sup>o</sup> Moll par Lommel à la route de Hasselt à Bois-le-Duc ;
- » 2<sup>o</sup> Poperinghe par Reninghelst à Loere ;

- » 5° Prolongement, jusqu'à la frontière de Prusse, de l'embranchement de Verviers à Jalhay ;
- » 4° Remouchamps à Trois-Ponts ;
- » 5° Prolongement de la route de Visé à Berneau jusqu'à Vaels ;
- » 6° Prolongement de l'embranchement reliant les routes de Bruxelles à Louvain et de Bruxelles à Wavre jusqu'à la route de 1<sup>re</sup> classe, n° 3 ;
- » 7° Deignée à Theux ;
- » 8° Prolongement de la route d'Entre-Meuse et Ourthe, jusqu'à la route de Huy à Stavelot ;
- » 9° Herck-la-Ville à Beeringen par Schuelen et Lummen ;
- » 10° Peer à Genck ;
- » 11° Gedinne à la frontière française vers Hargnies et Vireux ;
- » 12° Prolongement de la route d'Eghezée à la Sambre jusqu'à Fosse ;
- » 13° Route des Ardoisières d'Alle à Baillamont ;
- » 14° Saint-Hubert à Transinne par Poix. »

36. La 6<sup>e</sup> section demande à quel point est arrivée l'instruction de la classification des routes, et si un projet de loi sera présenté dans le cours de cette session.

R. du G<sup>t</sup>. « Un travail général sur la classification des routes, élaboré par le conseil des ponts et chaussées, fut soumis, dans la session de 1848, aux délibérations des conseils provinciaux, conformément au prescrit de l'art. 78 de la loi provinciale.

» Quelques-unes de ces assemblées adoptèrent, sans observations, les propositions du conseil des ponts et chaussées, d'autres refusèrent de s'en occuper, par le motif qu'un travail de l'espèce ne saurait être convenablement apprécié *qu'après l'achèvement complet des chemins de fer du pays.*

» Le conseil provincial du Hainaut émit l'opinion que les propositions soumises à ses délibérations étaient contraires aux droits des provinces et ne remplissaient nullement les intentions exprimées par le Congrès national, dans son décret du 6 mars 1831.

» En présence d'avis et de résolutions si divergentes, il devenait difficile au Gouvernement de présenter à la Législature un projet de loi sur la classification générale des routes.

» Les propositions prérappelées du conseil des ponts et chaussées tendaient à ranger toutes les routes du royaume en deux grandes divisions, en prenant, autant que possible, le chemin de fer pour base.

» Ces divisions comprenaient l'une les routes nationales à administrer directement par l'État, l'autre les routes provinciales dont l'administration est dévolue aux provinces.

» Les titres des sociétés concessionnaires avaient été respectés, les routes dont elles ont l'administration et la jouissance temporaire devant devenir seulement, aux termes de la concession, soit la propriété de l'État, soit celle des provinces, selon les stipulations des contrats.

» Au commencement de 1856, plusieurs lignes de chemins de fer étant terminées, en cours d'exécution ou décrétées, le Département

» des Travaux Publics pensa que le moment était venu de procéder à  
 » une révision des propositions du conseil des ponts et chaussées et d'y  
 » apporter les modifications rendues nécessaires par les faits accomplis  
 » depuis 1845.

» En conséquence, MM. les ingénieurs en chef directeurs dans les  
 » provinces furent invités à s'occuper de cette révision, en prenant tou-  
 » jours les chemins de fer pour base.

» Ainsi, selon ce mode d'appréciation, devaient être rangées dans la  
 » première classe toutes les routes qui se dirigent perpendiculairement  
 » vers le chemin de fer, et dans la seconde classe, celles qui courent  
 » parallèlement à la voie ferrée et ne lui servent pas d'affluent; à moins,  
 » toutefois, que quelques-unes de ces dernières ne se trouvassent dans  
 » des conditions particulières, et ne dussent être appréciées dans leur  
 » importance d'après une autre base que le chemin de fer.

» MM. les ingénieurs en chef s'étant acquittés de cette tâche, le nou-  
 » veau travail a été soumis, en juillet dernier, à l'examen des conseils  
 » provinciaux.

» Voici le résumé de la suite qui a été donnée, par ces assemblées,  
 » au projet de classification dont il s'agit :

» *Anvers.* — La députation permanente a fait connaître qu'elle vou-  
 » lait se livrer à l'examen approfondi du projet et que, par suite, il ne  
 » pourrait être soumis qu'en 1858 aux délibérations du conseil.

» *Brabant.* — Le conseil provincial a chargé la députation perma-  
 » nente d'entrer en négociations avec le Gouvernement, pour l'abandon  
 » de l'administration de certaines routes provinciales, la question de  
 » propriété restant réservée.

» *Flandre occidentale.* — Le conseil provincial n'a pas voulu se  
 » prononcer et a décidé qu'il y avait lieu de prier le Gouvernement de  
 » laisser le projet en suspens, aussi longtemps qu'il pourra le faire sans  
 » léser l'intérêt général, attendu que les chemins de fer en construction,  
 » qui pourraient exercer une influence relative considérable sur les  
 » routes pavées, seront achevés dans un avenir prochain.

» *Flandre orientale.* — Le conseil provincial a renvoyé l'examen  
 » du projet à sa session de 1858, après avoir chargé la députation per-  
 » manente de lui fournir de nouveaux renseignements.

» *Hainaut.* — Le conseil provincial a chargé la députation perma-  
 » nente de continuer ses démarches près le Gouvernement, afin de  
 » faire prévaloir les droits du Hainaut et d'obtenir des indemnités qui  
 » sont dues à la province pour la privation de ses routes pendant les  
 » années les plus productives.

» *Liège.* — Le conseil provincial a approuvé en principe le projet  
 » de classification des routes, et a chargé la députation permanente d'en  
 » examiner les détails; ce collège est d'avis qu'il y a lieu d'admettre ce  
 » projet tel qu'il est proposé.

» *Limbourg.* — Le conseil provincial adopte également, sans obser-  
 » vation, le projet de classification des routes qui lui a été soumis.

» *Luxembourg*. — Le conseil provincial a proposé des modifications  
» au projet.

» *Namur*. — Le conseil provincial a émis l'avis qu'il y a lieu d'ajour-  
» ner l'examen du projet, par la raison que les chemins de fer en con-  
» struction et en projet, dans les provinces de Namur, de Luxembourg  
» et de Liège, modifieront profondément le parcours actuel des routes  
» de la province.

» Par suite de ces résolutions, la présentation d'un projet de loi sur  
» la classification des routes se trouve forcément ajournée. »

- § 7. Un membre est d'avis qu'aucune nouvelle route de l'État ne devrait être con-  
struite sans une autorisation spéciale de la Législature. Il invoque, à l'appui de  
son opinion, l'art. 3 de la loi du 6 mars 1831, qui statue : *qu'une loi déterminera*  
*définitivement la classification des routes*, d'où il conclut qu'il appartient à la  
Législature seule de décréter la construction de routes destinées à modifier le  
*domaine public national*.

DISCUSSION EN SEC-  
TION CENTRALE.

D'autres membres considèrent cette manière de voir comme étant absolument  
contraire à ce qui a été pratiqué jusqu'ici. Ils font observer que 30 à 40 millions  
ont été dépensés depuis 1830 pour la construction de nouvelles routes ; que cer-  
taines provinces sont loin d'avoir obtenu une part proportionnée à leur impor-  
tance, à leurs besoins et au contingent qu'elles fournissent dans les charges publi-  
ques, et qu'il est juste que le Gouvernement soit mis à même de leur accorder une  
compensation. D'ailleurs, si la Législature était appelée à discuter la construction  
de chaque route, elle serait engagée dans des questions de détail et d'administra-  
tion qui sortent de ses véritables attributions.

- § 8. Quant aux subsides à accorder aux communes pour la construction de routes  
pavées ou empierrées, l'on a fait observer qu'il importe d'éviter que le crédit  
alloué au budget des travaux publics ne fasse, sous ce rapport, double emploi  
avec celui porté au budget de l'intérieur *pour l'amélioration de la voirie vicé-*  
*nale*, ce qui aurait lieu, si le département des travaux publics encourageait en  
général la construction de routes vicinales, lors même qu'elles seraient déclarées  
*chemins de grande communication* dans le sens de l'article 24 de la loi du  
10 avril 1841.

D'autres membres font remarquer que l'intervention au moyen de subsides,  
dont il est parlé dans la réponse du Gouvernement, ne doit pas être entendue  
de cette manière. Il s'agit uniquement de routes construites par les communes,  
qui présentent *un caractère spécial* d'utilité publique parce qu'elles forment des  
affluents directs aux stations du chemin de fer, ou bien encore parce qu'elles sont  
destinées à relier plusieurs routes de l'État.

Le Département des travaux publics doit s'intéresser spécialement aux routes  
qui rentrent dans cette dernière catégorie, parce qu'elles sont destinées à complé-  
ter et à vivifier les voies de communication dont l'administration lui est dévolue.

La section centrale est unanime pour approuver l'allocation de subside de  
900,000 francs, dans les conditions ci-dessus.

- § 9. Relativement à la classification des routes, la section centrale a demandé au Gou-  
vernement, communication : 1° du travail qui a été soumis aux conseils provin-  
ciaux dans leur dernière session. — 2° Des délibérations et avis de ces collèges.

Le Gouvernement a communiqué le dossier dont il s'agit ; il sera déposé sur le bureau pendant la discussion du budget.

§ 10. La section centrale rappelle le vœu déjà plusieurs fois émis que l'on présente un projet de loi tendant à restituer à l'agriculture la partie de la largeur des anciennes grandes routes devenue inutile par la diminution de la circulation des transports.

Cette question, touchée dans le rapport de la section centrale de 1856 (Documents parlementaires, n° 190, session de 1855-1856, page 63), et dans la séance du 29 avril dernier (Annales parlementaires, 1855-1856, page 1268), a été discutée au Sénat le 22 mai 1856 (Annales parlementaires, Sénat, 1855-1856, pages 195 et 196); elle paraît mériter un examen ultérieur.

L'art. 7 est adopté.

§ 1. ART. 8. *Plantations sur les routes. — Routes nouvelles* . . . fr. 41,000

La 1<sup>re</sup> section décide par deux voix et deux abstentions, qu'il y a lieu de mettre en adjudication le droit de planter le long des routes et des canaux.

DISCUSSION DANS LES  
SECTION 6.

R. du G<sup>t</sup>. « L'idée d'abandonner à des particuliers le droit de planter le long des routes et des canaux n'est pas nouvelle. En 1838 et en 1840, le Département des Travaux Publics a examiné cette question avec tout le soin qu'elle mérite. Disposé à tenter un essai il est entré en relations avec divers propriétaires, mais tous ont déclaré ne vouloir accepter la concession du droit de plantation *qu'à titre purement gratuit*. Or, le Gouvernement n'entendait nullement accorder un pareil privilège. D'ailleurs, aux termes de la législation existante, des concessions gratuites ne peuvent être données; elles ne pourraient l'être que par une loi nouvelle.

» L'on pense que l'État ne doit concéder le droit de planter qu'à la condition d'obtenir une part dans le produit des ventes d'arbres, ou bien le paiement au Trésor d'une redevance annuelle.

» Il est à remarquer qu'en 1849, la Députation permanente du conseil provincial du Brabant a fait mettre en adjudication publique la concession du droit de plantation sur une route provinciale. Cette opération n'a point eu de résultat, *aucun amateur ne s'étant présenté*.

» En admettant, ce qui n'est pas probable, que l'on trouve à présent des personnes qui soumissionneraient la concession de ce droit, il semble que ces offres ne devraient plus être acceptées, toutes les routes et les voies navigables étant presque entièrement plantées.

§ 2. La 2<sup>e</sup> section engage le Gouvernement à corriger, le plus tôt possible, les dégâts causés par le système d'élagage abandonné (système Stephens).

R. du G<sup>t</sup>. « La commission mixte, chargée d'examiner toutes les questions relatives aux plantations des routes et des canaux ayant condamné à l'unanimité le système d'élagage au crochet préconisé par M. Stephens, *des instructions formelles* ont été données, depuis l'année dernière, à tous les chefs de service pour que l'on abandonne complètement ce



» système, et que l'on en revienne à l'ancienne méthode, usitée en Belgique de temps immémorial.

» Ces instructions ont encore été rappelées récemment ; mais il est évident qu'il faudra plusieurs années pour faire disparaître complètement les traces du système Stephens, les plantations ne pouvant être élaguées tous les ans. »

53. La 4<sup>e</sup> section demande : 1<sup>o</sup> Quels sont les produits des plantations des routes ?

R. du G<sup>t</sup>. « Depuis plusieurs années les ventes d'arbres plantés sur les routes de l'État rapportent, en moyenne, par an, plus de 40,000 francs, et il est indubitable que ce produit ira toujours en augmentant, attendu que depuis une quinzaine d'années un grand nombre de routes ont été plantées. »

54. 2<sup>o</sup> Quelles sont les routes restant à planter ?

R. du G<sup>t</sup>. « A la fin de la présente année toutes les routes de l'État, dans les provinces d'Anvers, de Brabant, de la Flandre orientale, du Hainaut et de Luxembourg, seront entièrement plantées.

» La somme nécessaire pour compléter, à partir de 1858, les plantations de toutes les routes dans les quatre autres provinces, peut être évaluée, au *maximum*, à 100,000 francs, de sorte qu'en 1860, le crédit pour plantations nouvelles pourra être réduit de moitié et supprimé l'année suivante. »

55. Un membre fait observer que le Gouvernement ne se conforme pas, pour les plantations sur les routes de l'État, aux distances qu'il prescrit aux propriétaires qui plantent sur leurs terrains longeant ces mêmes routes. Il est décidé qu'on demandera au Gouvernement :

DISCUSSION EN SECTION  
CENTRALE.

1<sup>o</sup> Quelles sont les règles suivies pour déterminer les distances à observer respectivement :

a. Pour les plantations sur les routes de l'État ;

b. Pour les plantations sur les propriétés riveraines ;

2<sup>o</sup> Sur quelles dispositions légales ces règles sont basées ?

R. du G<sup>t</sup>. « Le Département des Travaux Publics n'est pas à même de répondre d'une manière catégorique à ces questions.

» Cependant l'on peut assurer qu'en général la distance admise pour les plantations sur les routes et pour les plantations sur les propriétés riveraines des routes, est celle qui est prescrite par l'art. 671 du C. C.

» MM. de Brouckere et Tielemans, dans leur *Répertoire de l'administration*, sont d'avis que les règles à suivre doivent être déduites de la loi du 9 ventôse an XIII, combinée avec le décret du 16 décembre 1811, car ces dispositions législatives n'ont été abrogées dans le pays, ni explicitement, ni implicitement par aucune loi postérieure, et, par suite, l'on doit admettre qu'elles sont demeurées obligatoires. (Voir l'ouvrage cité, au mot *Arbre*, tome II, page 270.)

» Jusqu'à ce jour, le Gouvernement n'a reçu aucune réclamation de la part des propriétaires riverains des grandes routes.

» Toutefois, afin qu'il n'y ait plus de doute au sujet des distances à observer pour les plantations, tant par les propriétaires que par le Gouvernement, le Département des Travaux Publics va s'entendre avec celui de la Justice sur la solution à donner à la question dont il s'agit. »

Cette réponse a donné lieu à diverses observations : un membre n'admet pas qu'il n'y ait pas eu des réclamations de la part des propriétaires riverains des grandes routes ; d'autres membres soutiennent qu'ils ont connaissance de plaintes en plusieurs localités. La section centrale désire que l'administration se fasse rendre compte des usages des lieux, et que la question soit étudiée dans les différentes provinces, de telle sorte que l'on puisse en venir à une règle certaine et connue de tous.

§ 6. Les mots : *frais de surveillance* : ont disparu des développements de cet article, en conséquence du vœu de la section centrale de 1856, et suivant l'engagement pris alors par M. le Ministre des Travaux Publics.

Quelles sont les intentions du Gouvernement relativement aux frais de surveillance des plantations ?

R. du G<sup>t</sup>. « L'administration des ponts et chaussées est chargée, dans chaque province, de la surveillance des plantations de l'État.  
» Cette surveillance rentrant dans le service ordinaire des fonctionnaires et agents de ladite administration, le Département des Travaux Publics n'a plus de frais à supporter du chef dont il s'agit. »

Plusieurs membres sont d'avis qu'il y a réellement utilité à constituer un service spécial de surveillance et de direction des plantations au point de vue exclusif de l'arboriculture ; ils rappellent à cet égard les observations échangées dans la séance du Sénat du 22 mai 1856 (Annales parlementaires, Sénat, 1855-1856, pages 196 à 198) : un seul agent véritablement capable pourrait fort bien suffire à ce service. Cette opinion est combattue par d'autres membres, qui estiment qu'il y a lieu de s'en tenir aux décisions prises antérieurement par la Chambre.

L'article est adopté.

## SECTION II.

### BÂTIMENTS CIVILS.

§ 1. On a demandé la liste des bâtiments civils qui sont à charge du budget du Département des Travaux Publics avec indication de la somme annuelle présumée nécessaire pour l'entretien de chacun de ces bâtiments.

DISCUSSION GÉNÉRALE  
DANS LES SECTIONS.

R. du G<sup>t</sup>. « Cette liste est ci-jointe (annexe litt. A). Elle comprend trente-quatre  
» hôtels ou bâtiments dont cinq nouveaux, savoir :  
» Hôtel du gouvernement provincial à Liège ;  
» — — — à Arlon ;  
» — — — à Namur ;  
» — d'Assche à Bruxelles ;  
» Bâtiment occupé par M. Wiertz.  
» Il n'est pas possible d'indiquer la somme annuelle présumée néces-

» saire pour l'entretien des palais, hôtels et bâtiments, situés à Bruxelles, attendu que tous les ans, l'on exécute, en une fois, à un certain nombre de ces hôtels, les travaux de réparation et d'amélioration jugés indispensables ; les travaux, que l'on peut se trouver obligé de faire effectuer les années suivantes à ces bâtiments, sont donc sans importance.

|  |                |
|--|----------------|
| » L'entretien de chacun des neuf hôtels des gouvernements provinciaux coûte en moyenne, par année, la somme <i>minimum</i> de 3,500 francs, soit ensemble. . . . . fr. | 31,500         |
| » L'entretien de l'entrepôt général de commerce d'Anvers s'élève à environ. . . . .  | 11,550         |
| » et le montant de l'entretien des toitures et des gouttières de tous les bâtiments, etc., situés à Bruxelles, est par an de . . . . .                                 | 11,400         |
|  | Total. . . fr. |
|  | <u>54,450</u>  |
| » L'allocation demandée n'étant que de . . . . .   | 100,000        |
| » il en résulte qu'il ne reste plus qu'une somme de . . . . . fr.  | 45,550         |

» Laquelle répartie entre les vingt-quatre autres hôtels donne une moyenne de 1,897 francs pour chaque bâtiment.

» Ces chiffres démontrent la nécessité d'accorder la faible augmentation demandée, qui est tout à fait indispensable pour assurer le service. »

§ 2. La 3<sup>e</sup> section demande que le gouvernement se prononce définitivement sur la destination des hôtels d'Assche et Engler.

R. du G<sup>t</sup>. « Le Gouvernement a fait dresser le projet d'appropriation des hôtels Engler et d'Aubremé pour y transférer les Ministères de la Justice et des Travaux Publics.

» La dépense totale des travaux à exécuter et des propriétés à acquérir pour opérer ce transfert s'élevant à la somme de 1,400,000 francs, il n'a pas été possible de donner suite à ce projet. Il existe également un autre plan d'après lequel le Département des Travaux Publics serait établi à la station du Nord.

» Cette affaire est très-importante, et le Gouvernement ne peut, en ce moment, se prononcer définitivement sur la destination à donner aux hôtels d'Assche, Engler et d'Aubremé.

§ 3. La 1<sup>re</sup> section demande de plus amples renseignements sur l'augmentation de 99,000 francs, aux art. 9, 10 et 11 (colonne des charges extraordinaires).

La 2<sup>e</sup> section s'abstient sur l'augmentation de 10,000 francs à l'art. 9, et désire obtenir des explications ultérieures.

R. du G<sup>t</sup>. « Le crédit de 10,000 francs porté à l'art. 9 (charges extraordinaires), est demandé pour continuer les travaux de restauration de la façade du temple des Augustins à Bruxelles, laquelle se trouve dans un état déplorable. La Législature a déjà alloué pour cet objet au budget de 1856, un premier crédit de 10,000 francs, et avant de le voter, elle a été prévenue que la dépense totale était évaluée à la somme de 50,000 francs, qui serait répartie sur plusieurs exercices.

» La somme de 80,000 francs demandée comme charge extraordinaire  
 » (art. 10) est destinée aux travaux à effectuer pour amener et distribuer  
 » l'eau, d'après le nouveau mode, aux bâtiments civils à Bruxelles.

» La note préliminaire au budget de l'exercice 1887 contient, à la  
 » page 6, les explications suivantes : « Il résulte d'une estimation qui  
 » a été faite que, pour amener et distribuer l'eau à tous les étages, dans  
 » tous les bâtiments civils situés à Bruxelles, la dépense totale s'élèvera  
 » à environ 90,000 francs.

» Pour démontrer la haute utilité de ces travaux, il suffit de faire re-  
 » marquer que, lorsqu'ils seront exécutés, tous ces bâtiments, musées et  
 » autres qui renferment tant d'objets précieux, pourront désormais être  
 » considérés comme à l'abri des effets de l'incendie, par la facilité que  
 » l'on aura de l'étouffer à son début, l'eau se trouvant à tous les étages.

» Les explications pleines d'intérêt, données par M. le bourgmestre  
 » de la ville de Bruxelles, dans la séance du conseil communal du 27 dé-  
 » cembre dernier, sur l'incendie qui a eu lieu dans l'intérieur de la  
 » brasserie le *Château d'Or*, ont démontré combien est fondée l'obser-  
 » vation de la note préliminaire du budget, page 6, et combien sont  
 » énergiques les secours contre les incendies par suite du nouveau mode  
 » de distribution d'eau. Aussi, l'on ne peut que se référer entièrement à  
 » ces explications.

» La somme de 9,000 francs demandée à l'art. 11 (charges extraordi-  
 » naires) a principalement pour objet d'apporter des modifications aux  
 » appareils de secours contre l'incendie dans les anciens pavillons de  
 » l'entrepôt général de commerce d'Anvers et de faire construire un han-  
 » gar dans la cour principale pour le dépôt des pompes à incendie, etc.

» Ainsi qu'il a été dit dans la note préliminaire du budget, la nature  
 » de ces travaux en démontre suffisamment la nécessité. »

ART. 9. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monu-  
 ments de l'État, ainsi que des bâtiments dont les lois met-  
 tent l'entretien à charge de l'État.* . . . . . fr. 100,000

DISCUSSION DES ARTI-  
 CLES.

Les bureaux des divers services ressortissant au Ministère des Travaux Publics, sont disséminés dans plusieurs locaux éloignés les uns des autres; il en résulte des inconvénients graves qui, plus d'une fois, ont été signalés à votre attention. Le Ministère a présenté dans la séance du 21 mai 1886 (Documents parlementaires, session de 1885-1886, n° 251), une demande de crédit, comprenant entre autres une allocation de 500,000 francs pour l'achèvement du bâtiment de façade de la station du Nord, et pour l'extension des ailes du bâtiment (145,000 francs). L'exécution de ces travaux aurait permis de concentrer à la gare du Nord, l'hôtel du Ministère des Travaux Publics et tous les services de ce Département, secrétariat général, ponts et chaussées et mines, chemin de fer, postes et télégraphes, et de rendre disponibles l'hôtel du Ministère, place Royale, et celui du Département de la Justice, ce dernier pouvant être installé, dès lors, à l'hôtel Engler, rue de la Loi.

L'achèvement de la station du Nord est inévitable dans tous les cas, et la combinaison, au moyen de l'aliénation des deux hôtels disponibles, aurait été pour l'État, dans l'opinion du Ministère, une bonne opération financière.

La section centrale chargée de l'examen de ce crédit, ayant déclaré à l'unanimité cette dépense non urgente, le projet n'a pas eu de suite jusqu'à présent.

Récemment, cette question a été agitée dans une autre enceinte, S. A. R. Mgr. le Duc de Brabant en a fait l'objet d'un discours prononcé dans la séance du Sénat du 26 décembre 1856 (Annales parlementaires, Sénat, 1856-1857, page 24); elle devra de nouveau être sérieusement examinée lorsque le Gouvernement nous soumettra des propositions de crédit.

Il y a, comme nous venons de le voir, deux projets : l'un, d'établir le Ministère des Travaux Publics à la station du Nord, l'autre, d'approprier à ce service l'hôtel Engler et son annexe, en élevant des constructions rue de l'Orangerie pour les bureaux. Dans le temps, la Législature n'a consenti à l'acquisition de l'hôtel Engler, qu'à la condition que le Gouvernement concentre tous les Départements ministériels rue de la Loi.

La section centrale engage le Ministre des Travaux Publics à prendre en considération les vœux si souvent renouvelés, de centraliser dans un seul local les diverses administrations qui ressortissent à son Département. Il y aura là pour l'État une économie bien entendue et une amélioration notable dans le service.

L'art. 9 est adopté.

ART. 10. *Travaux à effectuer pour la distribution d'eau, d'après le nouveau mode, aux bâtiments civils situés à Bruxelles. fr. 80,000*

§ 1. Le crédit de 10,000 francs, alloué en 1856, était destiné au placement des tuyaux à l'intérieur de tous les bâtiments civils situés à Bruxelles; celui-ci doit couvrir la dépense nécessaire pour amener et distribuer l'eau à tous les étages dans les mêmes bâtiments civils.

§ 2. La 2<sup>e</sup> section demande s'il est nécessaire que la somme de 80,000 francs soit prélevée entièrement sur le budget de 1857.

R. du G<sup>t</sup>. « Cette dépense pourrait être répartie sur plusieurs exercices, mais »  
 » alors un assez grand nombre d'édifices resteraient exposés pendant »  
 » quelques années à tous les périls de l'incendie.  
 » Le Gouvernement n'a pas voulu assumer sur lui une pareille res- »  
 » ponsabilité; aussi n'a-t-il pas hésité à demander le crédit nécessaire »  
 » pour amener l'eau en 1857, à tous les étages desdits hôtels.  
 » Certes l'utilité de cette dépense ne saurait être contestée. »

§ 3. La 4<sup>e</sup> section demande une liste des bâtiments dans lesquels on veut amener l'eau, et elle désire savoir en outre :

1<sup>o</sup> Si aux étages il y aura des réservoirs pouvant être réellement utiles en cas d'incendie;

2<sup>o</sup> Quel sera l'abonnement annuel à payer à la ville de Bruxelles?

R. du G<sup>t</sup>. « La distribution d'eau aura lieu dans tous les palais, hôtels et bâti- »  
 » ments, à l'exception de l'atelier de M. Wiertz.

» Il n'y aura pas de réservoirs, mais l'on placera dans les cours, dans  
 » les cages d'escaliers ainsi qu'aux différents étages, des bouches de  
 » prises d'eau auxquelles l'on pourra adapter un conduit ou un boyau,  
 » afin qu'on puisse éteindre l'incendie instantanément.

» Il n'y a pas d'abonnement à payer à la ville de Bruxelles, attendu  
 » qu'elle a reçu pour la distribution des eaux une somme une fois  
 » payée de 19,200 francs. Ce crédit a été voté par la Législature à par-  
 » tir de 1855. »

Adopté.

ART. 11. *Travaux extraordinaires d'amélioration à exécuter à l'en-  
 trepôt général de commerce d'Anvers.* . . . . fr. 9,000

La 2<sup>e</sup> section demande si l'allocation portée à l'art. 11 sera suffisante, et si elle doit être reproduite dans les budgets subséquents.

R. du G<sup>t</sup>. « D'après l'estimation qui a été faite par l'administration des ponts et  
 » chaussées, cette allocation sera suffisante et elle ne devra plus figurer  
 » dans les budgets, puisqu'il s'agit de construire un hangar et d'acheter  
 » des appareils de secours contre l'incendie. »

La section centrale adopte ce nouveau crédit.

### SECTION III.

#### SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE, DES POLDERS ET DES CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

§ 1. La 1<sup>re</sup> section a invité, par trois voix et une abstention, la section centrale à DISCUSSION GÉNÉRALE examiner si l'État ne devrait pas abandonner aux provinces les canaux peu productifs.

La section centrale, persuadée que cet abandon n'est pas possible en pratique, n'a pas cru devoir interroger le gouvernement sur ce point.

§ 2. La 3<sup>e</sup> section fait remarquer que le produit du canal de Gand au Sas (art. 12) est de beaucoup inférieur aux travaux ordinaires d'entretien : qu'il importe en principe que le produit des voies navigables couvre la dépense, d'autant plus qu'il faut ajouter aux crédits demandés les traitements du personnel, etc. Elle fait la même observation sur l'art. 13, en admettant toutefois que le Zuid-Willems-Vaart ne produit pas encore ce que l'on peut en attendre, et que l'allocation est en partie affectée à des travaux extraordinaires ; elle renouvelle ses observations sur l'art. 12 aux art. 19 et 20.

§ 3. La 4<sup>e</sup> section a exprimé le vœu que le projet de loi, portant réglementation du service de halage, fût discuté le plus tôt possible.

Il résulte des informations prises que le projet de loi a été examiné dans les sections : la section centrale de ce projet est constituée et a déjà reçu des renseignements demandés au Gouvernement.

§ 4. Un membre de la section centrale a fait observer que l'examen du budget pourrait être simplifié par une classification plus méthodique des voies navigables,

en suivant, autant que possible la division par bassins hydrauliques, et il est d'avis que ce but serait en grande partie atteint, en rangeant les canaux et rivières dans l'ordre suivant :

*Sambre, — Meuse, — Canal latéral à la Meuse, — Canal de Maestricht à Bois-le-Duc, — Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et embranchements vers Hasselt et vers Turnhout, — Petite-Nèthe canalisée, — Grande-Nèthe, — Demer et Dyle, — Rupel, — Canal de Charleroi, — Senne, — Dendre, — Canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing, — Escaut, — Lys, — Canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord, — Canal de Gand au Sas de Gand, — Moervaert, — Canal de Gand à Ostende, — Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges, — Yzer, — Canal de Plasschendaele à la frontière française vers Dunkerque.*

L'appréciation des crédits serait rendue plus facile, par cela même qu'il y aurait une liaison plus naturelle entre les voies navigables et les localités auxquelles ils s'appliquent.

La section centrale, convaincue de l'utilité de ces remarques, les signale à l'attention du Gouvernement, et elle le prie d'aviser à substituer dans les budgets futurs, à l'ordre pour ainsi dire occasionnel suivi aujourd'hui dans la classification des voies navigables, l'ordre plus naturel des bassins hydrauliques.

§ 3. Le même membre a indiqué un autre moyen de simplification, qui consisterait à ranger les dépenses relatives aux rivières et canaux en trois catégories, savoir :

a. Entretien ordinaire ;

b. Entretien extraordinaire, notamment enlèvement d'atterrissements, renouvellement d'ouvrages par suite de vétusté ou autres circonstances extraordinaires ;

c. Travaux d'améliorations proprement dits.

Chacune des deux premières catégories pourrait former l'objet d'un seul article, sauf à le subdiviser en plusieurs littéras.

Le crédit pour les travaux d'amélioration serait divisé en plusieurs articles, et ces allocations, qui se distinguent par une importance toute spéciale, étant ainsi dégagées des crédits ordinaires, attireraient davantage l'attention et donneraient lieu à un examen plus facile et en même temps plus approfondi. On pourrait aussi mieux apprécier ces dépenses dans leur ensemble et au point de vue de l'influence qu'elles doivent exercer sur la balance des budgets.

Un autre membre rappelle dans le même ordre d'idées les observations contenues dans le rapport de 1856, que nous reproduisons ci-après.

« On a tort de porter parmi les dépenses ordinaires d'entretien, à couvrir par 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 com-  
 » prendre deux nomenclatures distinctes de dépenses, formant deux budgets dif-  
 » férents; 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. »  
 (Documents parlementaires, n° 190, session de 1855-1856, page 23).

Et plus loin (*Ib.*, page 31) :

« La section centrale insiste encore pour que les dépenses à faire pour les tra-  
 » vaux publics soient fractionnées en deux catégories.

» La première formerait le budget des dépenses ordinaires, les dépenses d'en-  
 » tretien. 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 bud-  
 » get à un autre jusqu'à extinction. »

La section centrale croit devoir signaler ces observations à l'attention la plus  
 sérieuse du Gouvernement.

ART. 12. *Canal de Gand au Sas-de-Gand :*

|   |            |
|---|------------|
| a. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . . fr.   | 7,095      |
| b. <i>Travaux de dévasement pour entretenir le canal à sa<br/>profondeur normale</i> . . . . .                      | 10,000     |
| c. <i>Restauration des bords et talus</i> . . . . .   | 8,000      |
| d. <i>Établissement de garde-corps aux abords du pont de<br/>Zelzaete et du pont de Terdonck.</i> . . . .           | 2,000      |
| e. <i>Renouvellement du revêtement en charpente sur la rive<br/>droite, en amont du pont de Meulestede.</i> . . . . | 1,700      |
|   | Fr. 28,795 |

DISCUSSION DES ARTI-  
CLES.

La 6<sup>e</sup> section désire savoir quelle est la largeur légale du chemin de halage aux  
 abords du pont de Zelzaete et du ponton de Terdonck, et si les maisons construites  
 le long du chemin de halage n'ont pas empiété sur cette largeur.

R. du G<sup>t</sup>. « Il résulte des renseignements recueillis par le Département des Tra-  
 » vaux Publics, que la largeur du chemin de halage du canal de Gand  
 » à Terneuzen, aux abords du pont de Zelzaete et du ponton de Ter-  
 » donck, n'a jamais été légalement déterminée; c'est l'état ancien et irré-  
 » gulier des lieux qui a été conservé.

» Aucune nouvelle construction n'a empiété sur la largeur de ce che-  
 » min; les bâtisses qui s'y trouvent sont toutes d'ancienne date. »

Voir discussion générale sur la 3<sup>e</sup> section, § 2.

Adopté.



## ART. 15. Canal de Maestricht à Bois-le-Duc :

|   |             |
|---|-------------|
| a. Travaux d'entretien et d'amélioration, dévasement. fr.                               | 26,964      |
| b. Élargissement et exhaussement de quelques ponts tournants . . . . .                  | 55,000      |
| c. Exhaussement et consolidation des contre-digues dans les grands remblais. . . . .    | 15,000      |
| d. Remplacement du pont-levis de Neerhaeren par un pont tournant . . . . .              | 50,000      |
| e. Établissement d'une gare pour le service de la douane à Smeermaes. . . . .           | 5,000       |
| f. Construction d'une maison de garde-digue ou d'aide-éclusier . . . . .                | 4,000       |
| g. Agrandissement du bassin de Brée. . . . .  | 1,400       |
| h. Élargissement des batardeaux de la prise d'eau de Hocht.                             | 11,000      |
| i. Prolongement des perrés d'aval des batardeaux d'amont de cette prise d'eau . . . . . | 4,000       |
|   | Fr. 152,364 |

§ 1. La 1<sup>re</sup> section a demandé si les augmentations proposées pour le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ont pour objet d'améliorer la navigation ou bien de fournir un volume d'eau plus considérable aux propriétaires de terrains irrigués dans la Campine.

La section centrale s'en réfère à la note préliminaire du budget, p. 7.

§ 2. La 3<sup>e</sup> section demande la production du devis pour les travaux à exécuter aux contre-digues du canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

R. du G<sup>t</sup>. « Le Département des Travaux Publics se trouve dans l'impossibilité » de satisfaire au désir manifesté par la 3<sup>e</sup> section de la Chambre des » Représentants, par la raison qu'il ne dispose point encore du devis » demandé.

» Le chiffre de l'estimation des travaux projetés a été indiqué par le » directeur des ponts et chaussées de la province de Limbourg, dans ses » propositions pour la formation du projet de budget du Département » des Travaux Publics de l'exercice 1857 ; le devis détaillé ne devant » être dressé qu'au moment où le Gouvernement, ayant à sa disposition » les fonds nécessaires, pourra arrêter définitivement l'exécution des » travaux. »

§ 5. La 4<sup>e</sup> section désire obtenir des explications sur la nature des obligations que l'État pourrait avoir contractées envers les acquéreurs des terrains que le Gouvernement a fait préparer à l'irrigation.

R. du G<sup>t</sup>. « Le service des irrigations étant placé dans les attributions du Département de l'Intérieur, c'était naturellement ce Département et non » celui des Travaux Publics qui pouvait être en mesure d'apprécier la » réponse à faire à la question posée.

» Voici ce qui résulte des renseignements fournis par le Département  
» de l'Intérieur :

« Des explications sur la nature des obligations que l'État pour-  
» rait avoir contractées envers les acquéreurs des terrains que le Gou-  
» vernement a fait préparer à l'irrigation ont été données, à diffé-  
» rentes reprises, à la Chambre des Représentants, et notamment  
» dans le cours de la discussion de la loi sur la police des irrigations de  
» la Campine. Il en résulte que les obligations que l'État a contractées,  
» non-seulement envers les acquéreurs des terrains que le Gouverne-  
» ment a fait préparer à l'irrigation, mais encore envers tous ceux qui  
» ont obtenu de lui des prises d'eau pour l'arrosage de leurs propriétés,  
» consistent en ceci, c'est que l'État doit leur donner de l'eau en raison des  
» quantités dont il peut disposer pour l'irrigation, et selon leurs besoins,  
» appréciés dans cette limite et d'après une mesure uniforme pour tous.  
» Si, des obligations contractées par l'État, il ne résulte aucun engage-  
» ment formel de donner aux irrigateurs des eaux au delà de la quan-  
» tité qui reste disponible pour l'arrosage, il n'est pas moins vrai que  
» le Gouvernement manquerait à ses devoirs, s'il négligeait rien de ce  
» qui peut assurer aux propriétaires d'irrigations toute l'eau qui leur  
» est nécessaire, quand, d'ailleurs, il peut la leur procurer sans sacri-  
» fier l'intérêt public bien compris.

» C'est cet engagement moral qui explique et justifie les travaux com-  
» plémentaires que le Gouvernement a fait exécuter et fera exécuter à  
» l'avenir aux canaux de la Campine, en vue des irrigations. »

54. Le Gouvernement a présenté, dans la séance du 23 janvier (Documents par-  
lementaires, n° 73, 1856-1857), un amendement à l'art. 13.

Il propose :

1° De réduire le crédit à 122,561 francs, en retranchant le litt. d.

2° D'ajouter un article nouveau, 13<sup>bis</sup>, qui serait conçu comme suit :

*Construction de ponts tournants, en remplacement du pont-levis de  
Neerhaeren et du bac de passage de Solt, première moitié de la  
dépense . . . . . fr. 30,000*

Ces propositions ont donné lieu, en section centrale, à une assez longue dis-  
cussion.

Un membre fait observer que probablement le bac de Solt est aujourd'hui  
affermé et procure un revenu au Trésor, d'où il suivrait qu'en remplaçant ce bac  
par un pont on substituerait une charge à une recette; d'autres membres insistent  
sur la nécessité de faciliter partout les communications, alors surtout qu'elles ont  
été interrompues par des obstacles artificiels, tels qu'un canal, qui sont le fait du  
Gouvernement. D'autres membres font remarquer encore, que l'ouvrage projeté  
ne présente guère qu'une utilité locale, que, dans d'autres parties du pays, des  
ouvrages de même nature ont été exécutés par les communes ou par voie de con-  
cession de péages, et qu'en accordant aux riverains du canal de Maestricht à

Bois-le-Duc une faveur exceptionnelle, on doit s'attendre à voir surgir une foule de réclamations, fondées sur des motifs tout aussi plausibles. N'est-il pas dangereux de s'engager dans cette voie?

Les propositions du Gouvernement ont été adoptées par cinq voix et deux abstentions.

En conséquence, l'art. 13 formera deux articles séparés, et sera libellé comme suit :

|  |                     |         |
|--|---------------------|---------|
| ART. 13. a. <i>Travaux d'entretien et d'amélioration, dévasement.</i>                          | fr.                 | 26,961  |
| b. <i>Élargissement et exhaussement de quelques ponts tournants . . . . .</i>                  |                     | 55,000  |
| c. <i>Exhaussement et consolidation des contre-digues dans les grands remblais . . . . .</i>   |                     | 15,000  |
| d. <i>Établissement d'une gare pour le service de la douane à Smeermaes . . . . .</i>          |                     | 3,000   |
| e. <i>Construction d'une maison de garde-digue ou d'aide-écluser . . . . .</i>                 |                     | 4,000   |
| f. <i>Agrandissement du bassin de Brée . . . . .</i>   |                     | 1,400   |
| g. <i>Élargissement des batardeaux de la prise d'eau de Hocht.</i>                             |                     | 11,000  |
| h. <i>Prolongement des perrés d'aval des batardeaux d'amont de cette prise d'eau . . . . .</i> |                     | 4,000   |
|  | Total . . . . . fr. | 122,561 |

ART. 13<sup>bis</sup>. *Construction de ponts tournants en remplacement du pont-levis de Neerhaeren et du bac de passage de Solt, première moitié de la dépense . . . . .* fr. 30,000

A porter dans la colonne des charges extraordinaires.

§ 5. La section centrale a posé au Gouvernement les questions ci-après :

L'administration a proposé de reconstruire les ponts du canal de Bois-le-Duc à Maestricht, afin d'envoyer un volume d'eau plus considérable aux irrigations de la Campine.

1° Ces travaux ne vont-ils pas augmenter le volume des eaux qui se déversent sur le territoire hollandais, ce qui tend à nuire aux propriétaires de ce pays?

Le Gouvernement hollandais a déjà réclamé à ce propos.

2° Ces travaux ne vont-ils pas réduire encore les eaux de la Meuse et nuire à la navigation du fleuve?

Autre objet de réclamation du Gouvernement hollandais.

3° Enfin convient-il de mettre des dépenses aussi considérables à la charge des contribuables au profit de ceux qui font des spéculations en Campine?

R. du G'. « En mettant à la disposition du Département des Travaux Publics » un premier crédit de 300,000 francs, la loi du 7 juin 1855 a posé » le principe de l'exécution des travaux à entreprendre dans le but de

» mettre les moyens d'alimentation des canaux de la Campine en rapport avec la consommation d'eau à laquelle donnent lieu la navigation et les irrigations.

» En demandant au projet de budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1857, un crédit destiné à être affecté à l'élévation et à l'élargissement de quelques ponts tournants établis sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, le Gouvernement n'a fait que se conformer au principe posé précédemment par la Législature, non-seulement dans la loi prémentionnée du 7 juin 1855, mais encore dans la loi portant fixation du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1856.

» Il y a, du reste, une observation très-importante à faire ici, c'est qu'en entreprenant l'exécution de travaux destinés à augmenter les moyens d'alimentation des canaux de la Campine, le Gouvernement n'a point eu seulement pour but de satisfaire aux besoins des irrigations, mais il a eu, en outre, en vue de pourvoir à l'alimentation des canaux décrétés par la Législature et qui sont aujourd'hui en voie de construction et se dirigent de celui de la Campine vers le camp de Beverloo, vers Hasselt et vers Anvers.

» Les réclamations formulées par le gouvernement des Pays-Bas, avaient trait non point au déversement d'eaux qui s'effectuerait sur le territoire néerlandais, mais bien à la gêne et aux entraves que, d'après lui, les prises d'eau pratiquées à la Meuse, dans l'intérêt des irrigations opérées en Campine, feraient éprouver à la navigation sur ce fleuve et sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

» D'un commun accord entre les Gouvernements belge et néerlandais, une commission internationale a été instituée à l'effet d'examiner si la consommation d'eau résultant des irrigations effectuées en Campine, exerce sur le régime de la Meuse et du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, au point de vue de la navigation, l'influence qu'on leur attribue dans les Pays-Bas, et de rechercher, dans le cas de l'affirmative, les moyens à mettre en œuvre pour concilier, dans une aussi juste mesure que possible, les intérêts en présence.

» Il y a tout lieu d'espérer que l'institution de la commission dont il s'agit aura pour conséquence la solution de cette question, à la satisfaction des diverses parties.

» En ce qui touche au point de savoir si c'est bien à l'État belge qu'il appartient de supporter la dépense à résulter de l'exécution des travaux projetés aujourd'hui, il est à remarquer que c'est l'État qui a pourvu à la construction des canaux de la Campine, et que, comme cela a été dit plus haut, l'augmentation des moyens d'alimentation des canaux de la Campine a été entreprise dans l'intérêt combiné des irrigations et des canaux qui s'établissent aujourd'hui et qui sont dirigés, de celui de la Campine, vers le camp de Beverloo, vers Hasselt et vers Anvers. »

Plusieurs membres trouvent étrange que l'on propose l'exécution des travaux, avant de connaître l'avis d'une commission chargée d'en établir l'opportunité.

§ 6. Voir, au surplus, pour l'ensemble de cet article, discussion générale sur cette section ci-dessus, § 2.

La section centrale adopte.

ART. 14. *Canal de Pommerœul à Antoing :*

|  |     |               |
|--|-----|---------------|
| a. <i>Travaux d'entretien ordinaire . . . . .</i>  | fr. | 19,800        |
| b. — — — — — <i>extraordinaire et d'amélioration, alimentation par machine à vapeur, et frais résultant de la navigation de nuit . . . . .</i> |     | 62,000        |
|  | Fr. | <u>81,800</u> |

La 1<sup>re</sup> section demande d'où provient la réduction de la moitié des produits du canal de Pommerœul à Antoing entre 1851 et 1855.

La section centrale fait remarquer que cela provient évidemment de ce que les péages sur ce canal ont été réduits de 60 % p. en vertu de la loi du 20 décembre 1851.

Adopté.

ART. 15. *Sambre canalisée. — Travaux d'entretien, d'amélioration et de dragage . . . . .*

|  |     |         |
|--|-----|---------|
|  | fr. | 449,000 |
|--|-----|---------|

La 2<sup>e</sup> section demande si au moyen de ce crédit on pourra donner à la Sambre canalisée la profondeur réclamée par le commerce et l'industrie.

La 3<sup>e</sup> section insiste afin que le Gouvernement entreprenne les travaux nécessaires pour donner à la Sambre belge un tirant de 1<sup>m</sup>,80, au moins, comme en France; elle fait observer que l'état actuel de cette voie navigable est cause d'une augmentation de 2 francs par tonneau dans le fret sur Paris, charge qu'il importe d'autant plus de faire disparaître, que la navigation de la Sambre se trouve en concurrence avec le chemin de fer du nord de la France.

La 4<sup>e</sup> section demande à quel point en sont les études de l'approfondissement de la Sambre canalisée, non-seulement au point de vue de l'amélioration de la navigation, mais aussi au point de vue de l'assèchement des propriétés riveraines.

R. du G<sup>t</sup>. « Ainsi que l'indique la note préliminaire publiée à l'appui du projet  
» de budget du Département des Travaux Publics de l'exercice 1857,  
» le crédit demandé pour le service de la Sambre canalisée est exclusi-  
» vement destiné à couvrir les frais d'entretien et de dragage.

» Il est évident que les fonds qui pourraient devoir être ultérieure-  
» ment affectés à l'exécution de travaux à entreprendre dans le but  
» d'augmenter le tirant d'eau de la partie supérieure de la Sambre cana-  
» lisée, devraient faire l'objet d'une demande spéciale de crédit. Dès le  
» mois de mars 1855, le Gouvernement a ordonné que des études fus-  
» sent faites au sujet des travaux à entreprendre éventuellement en vue  
» de donner à la Sambre supérieure, à partir du 15<sup>e</sup> bief, un mouillage  
» de 2<sup>m</sup>,20, à l'effet que les bateaux y puissent naviguer, en toute sai-

» son, avec un enfoncement de 1<sup>m</sup>,80. Les études prescrites ont néces-  
 » sité un nivellement de la Sambre et la formation d'un plan parcel-  
 » laire du cours de cette rivière. Lesdites études sont aujourd'hui très-  
 » avancées, et il y a tout lieu de croire que le Gouvernement pourra  
 » être prochainement saisi d'un avant-projet.

» Au mois de juillet 1856, le Gouvernement a également ordonné  
 » des opérations graphiques destinées à constater les travaux qu'il fau-  
 » drait entreprendre, pour permettre aux bateaux de naviguer avec  
 » 1<sup>m</sup>,80 d'enfoncement sur la partie de la Sambre située dans la pro-  
 » vince de Namur. »

La section centrale adopte.

ART. 16. *Canal de Charleroy à Bruxelles :*

|  |             |
|--|-------------|
| a. Travaux d'entretien et d'amélioration; alimentation par machine à vapeur . . . . .  | fr. 77,500  |
| b. Acquisition de deux barques brise-glaces. . . . .   | 5,200       |
| c. Renouvellement du pont de l'écluse n° 14 . . . . .  | 800         |
| d. Construction d'une prise d'eau à la rivière de Viesville, en amont de l'écluse n° 9 . . . . .   | 17,000      |
| e. Construction, au droit de l'écluse n° 11, d'un aqueduc destiné à verser dans le 10 <sup>e</sup> bief les eaux du grand bassin de Luttre . . . . . | 2,500       |
| f. Construction de pompes et de lieux d'aisance aux maisons éclusières . . . . .   | 2,000       |
| g. Renouvellement de portes d'écluses . . . . .  | 5,700       |
| h. Construction d'une passerelle sur la tête amont du pont mobile de Seneffe. . . . .  | 3,000       |
|  | Fr. 113,500 |

§ 1. La 4<sup>e</sup> section demande que toutes les écluses du canal de Charleroi à Bruxelles soient établies à grande section, et quelle serait l'évaluation approximative de la dépense nécessaire à cet effet?

R. du G<sup>t</sup>. « Aucune étude approfondie n'a été faite jusqu'à ce jour, relative-  
 » ment à l'établissement à grande section de toutes les écluses du canal  
 » de Charleroi à Bruxelles. Le Gouvernement se trouve en conséquence  
 » dans l'impossibilité non-seulement de formuler son opinion au sujet  
 » de la réalisation de cette idée, mais encore d'indiquer, d'une manière  
 » quelque peu certaine, la dépense qui en résulterait et qui serait évi-  
 » demment très-considérable. Il résulte en effet d'estimations approxi-  
 » matives qui ont été dressées que la dépense, dont il s'agit, s'élèverait  
 » au moins au chiffre de 15 millions de francs.

§ 2. La 6<sup>e</sup> section demande si la prise d'eau à la rivière de Viesville, litt. d, ne doit pas avoir pour effet de diminuer la force motrice des usines établies sur cette rivière, et en cas d'affirmative, à combien on évalue la valeur (le coût) de cette prise d'eau.

R. du C\*. » Le crédit demandé pour l'établissement d'une prise d'eau au ruisseau de Viesville, pour l'alimentation du canal de Charleroi à Bruxelles, ne comprend que la dépense à faire pour l'exécution des travaux.

» Il pourrait se faire qu'en dehors de cette dépense, il y eût des indemnités à payer aux propriétaires des usines activées par les eaux de la Viesville, en aval de la prise d'eau projetée, pour le dommage qui leur serait causé par suite de l'usage que l'on ferait de cette prise d'eau.

» Mais il n'est, pour le moment, pas possible de se prononcer soit sur le principe des indemnités, soit sur le montant de ce qu'éventuellement il pourrait y avoir à payer de ce chef. L'on ne pourra faire à cet égard des prévisions quelque peu fondées que lorsqu'on connaîtra l'issue du procès que les propriétaires d'usines établies sur le Piéton ont intenté à l'État, du chef du préjudice qu'ils prétendent avoir éprouvé par suite de ce que l'élargissement des huit premiers biefs du canal exige une consommation d'eau plus grande.

» Quoiqu'il en puisse être d'ailleurs des indemnités qu'éventuellement il pourrait y avoir lieu de payer, il n'y a pas à hésiter quant à l'établissement d'une nouvelle prise d'eau qui constitue l'un des moyens à employer pour activer la navigation sur celle des voies navigables administrées par l'État, qui a le plus d'importance tant au point de vue de ses produits que des intérêts qu'elle dessert. »

En section centrale, cette dépense a donné lieu à une nouvelle discussion.

La section centrale est d'avis qu'il est impossible de voter le crédit sus énoncé alors que le Gouvernement lui-même reconnaît qu'il n'a que des données incomplètes sur le montant de la dépense que les travaux projetés pourront entraîner.

L'exemple des indemnités réclamées pour les prises d'eau qui ont été opérées sur le Piéton, fait un devoir à l'administration d'user de prévoyance.

Par ces motifs, la section centrale rejette le crédit de 47,000 francs, et adopte le chiffre de l'article ainsi réduit à 96,800 francs.

§ 3. Le Gouvernement a fait droit aux observations de la section centrale de 1856, sur l'indemnité payée à l'entrepreneur du halage; on ne demande plus de crédits de ce chef (note préliminaire du budget, page 10).

§ 4. Relativement au litt. *f*, la section centrale remarque que des allocations du même genre figurent à l'art. 27, litt. *b*, et à l'art. 29, litt. *c*.

La section centrale fait observer que les maisons d'éclusiers, pontonniers et gardes-dîgues, sont très-onéreuses à l'État. Les constructions indiquées sont considérées comme indispensables (note préliminaire du budget, pages 10 et 19); cela n'indique-t-il pas des études de construction primitive incomplètes?

#### ART. 47. *Escaut* :

|   |     |        |
|---|-----|--------|
| a. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . .                                   | fr. | 25,550 |
| b. <i>Dévasement pour l'entretien ordinaire dans la Flandre orientale</i> . . . . . |     | 6,400  |

|   |            |
|---|------------|
| c. <i>Renouvellement des appareils destinés à la manœuvre des poutrelles au barrage d'Audenarde, et établissement de vingt et un pieux d'amarrage . . . . .</i> | 2,650      |
| d. <i>Entretien ordinaire de la digue établie à la Tête-de-Flandre . . . . .</i>  | 200        |
| e. <i>Remblai, en moellons de Tournay ou en béton, des affouillements qui se sont formés en aval du barrage d'Audenarde, . . . . .</i>                          | 900        |
| f. <i>Construction de deux ponts de halage sur des affluents de la rivière, à Kerckhove et à Welden . . . . .</i>   | 504        |
| g. <i>Acquisition et démolition de bâtiments existants contre le pont éclusé des Chaudronniers, à Gand.—Part de l'État . . . . .</i>                            | 20,000     |
|   | Fr. 36,204 |

§ 1. La 2<sup>e</sup> section a demandé que le Gouvernement fasse connaître ses projets relativement aux mesures destinées à obvier le plus tôt possible aux inondations de l'Escaut.

Le Département des Travaux Publics s'est référé à cet égard aux explications qu'il a données sur l'art. 32, Canal de dérivation de la Lys.

§ 2. La section centrale a posé au Gouvernement la question suivante : Quel est l'état de l'Escaut devant Tamise? Il paraît que l'effort des eaux se porte entièrement sur la rive gauche : on a des craintes sérieuses pour cette localité.

R. du G. « Dans ces derniers temps des plaintes se sont produites relativement  
» au passage d'eau existant sur l'Escaut, à Tamise, et notamment à  
» l'occasion de l'envasement de la cale d'embarquement de ce passage  
» d'eau sur la rive droite du fleuve.

» Des travaux de prolongement et d'exhaussement exécutés, sans  
» autorisation, par un propriétaire riverain, à un épi situé sur la rive  
» droite de l'Escaut, en aval de l'embarcadère établi vis-à-vis de la  
» commune de Tamise, ayant été signalés comme constituant la cause  
» de cet ensablement, le Gouvernement a exigé que cet épi fût rétabli  
» dans son état primitif.

» Il a été obtempéré à cette injonction.

» Le Gouvernement a, d'autre part, fait construire une cale d'embarquement à claire-voie, sur la rive droite de l'Escaut, au passage d'eau de Tamise, et a, postérieurement à l'établissement de cette cale, fait couler des blocailles au pied de cet ouvrage pour arrêter les affouillements qui s'y produisaient.

» Dès le mois de juin 1855, des instructions ont été données au directeur de l'administration des ponts et chaussées dans la Flandre orientale, pour qu'il fasse procéder, de six mois en six mois, à des sondages qui permettent de se rendre exactement compte des changements que subit le banc qui se forme en face de Tamise. »



La section centrale ayant désiré connaître plus exactement la situation des choses devant le bourg de Tamise, et ce que les derniers rapports des ingénieurs ont constaté, l'administration a répondu :

R. du G<sup>t</sup>. « Il résulte d'un rapport adressé au Département des Travaux Pu-  
» blics, sous la date du 24 mai 1833, par l'inspecteur général des ponts  
» et chaussées, que si des sondages, tels que ceux qui venaient d'être  
» opérés à cette époque, avaient été faits depuis une dizaine d'années,  
» on aurait vraisemblablement été dans le cas de reconnaître que le prin-  
» cipal courant de l'Escaut s'était, pendant ces dix années, notablement  
» rapproché de la rive sur laquelle se trouve Tamise.

» Ce même rapport établit que bien que, le long de la rive opposée, le  
» fond du lit de la rivière s'élevât sur une assez grande largeur au-des-  
» sus du niveau de la marée basse, et bien qu'il y eût, dans le chenal  
» qui longe presque immédiatement la rive, du côté de Tamise, jusqu'à  
» 8 et 9 mètres de profondeur à marée basse, la situation n'était cepen-  
» dant pas dès lors assez menaçante pour qu'il y eût lieu d'aviser immé-  
» diatement aux moyens d'en conjurer les dangers.

» C'est dans cet état des choses que le Département des Travaux Pu-  
» blics a donné des ordres pour que des sondages soient faits de six  
» mois en six mois, à l'effet de constater les changements que subit le  
» banc qui se forme en face de Tamise.

» Les sondages opérés dans le cours de l'année 1836 ont constaté que  
» le banc existant immédiatement en face de Tamise s'est encore élevé  
» et que la passe du fleuve s'élargit et s'approfondit.

» La situation dans laquelle se trouve la rive sur laquelle est situé  
» le village de Tamise, semble indiquer que le moment n'est pas éloigné  
» où cette commune devra songer à faire exécuter des travaux de  
» défense. »

§ 3. Le litt. g, charge extraordinaire, 20,000 francs, a donné lieu à des observa-  
tions dans la 6<sup>e</sup> section.

Le Gouvernement n'a rien ajouté aux renseignements contenus dans la Note  
préliminaire, page 44, et en section centrale, l'allocation a été contestée.

Le chiffre de 36,204 francs a été adopté par quatre voix contre deux abstentions.

Les membres qui se sont abstenus ne peuvent admettre la somme de 20,000 fr.,  
parce que cette dépense semble avoir principalement pour but l'embellissement de  
la ville de Gand.

Adopté.

ART. 18. *Lys* :

|   |     |        |
|---|-----|--------|
| a. <i>Entretien ordinaire</i> . . . . .   | fr. | 18,700 |
| b. <i>Entretien extraordinaire dans la Flandre occidentale.</i>   |     | 12,000 |
| c. <i>Entretien et réparation des ponts établis sur la partie<br/>de la Lys mitoyenne entre la Belgique et la France.<br/>(Part incombant à la Belgique.)</i> . . . . . |     | 500    |

|  |            |
|--|------------|
| d. <i>Enlèvement d'atterrissements dans la Flandre occidentale.</i> . . . . .                                | 15,000     |
| c. <i>Renouvellement des parties inférieures de la plate-forme du pont des Dominicains, à Gand</i> . . . . . | 5,800      |
| f. <i>Construction de perrés aux abords du pont dit Hoo-gebrugge</i> . . . . .                               | 6,000      |
|  | Fr. 56,000 |

Adopté sans observation.

ART. 19. *Meuse dans les provinces de Liège et de Namur :*

|   |             |   |
|---|-------------|---|
| a. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . . fr.   | 23,100      | » |
| b. <i>Travaux d'amélioration et de restauration</i> . . . . .   | 220,000     | » |
| c. <i>Dépense à résulter de la reprise, opérée ou à opérer par l'État, de la manœuvre des écluses, des barrages à fermettes mobiles et des ponts établis sur la Meuse canalisée</i> . . . . . | 4,100       | » |
|   | Fr. 247,200 | » |

ART. 20. *Meuse dans la province de Limbourg :*

|  |             |    |
|--|-------------|----|
| a. <i>Entretien du chemin de halage de la rive gauche, et travaux de défense</i> . . . . . fr.                   | 28,784      | 24 |
| b. <i>Travaux d'amélioration au pied des bermes existantes, au moyen de moellons de fort échar tillon.</i>       | 53,970      | 44 |
| c. <i>Réparations extraordinaires à effectuer à la rive gauche et travaux pour améliorer le halage</i> . . . . . | 8,545       | 52 |
| d. <i>Somme à valoir pour travaux imprévus</i> . . . . .   | 500         | »  |
| e. <i>Travaux d'amélioration à exécuter en commun avec les Pays-Bas</i> . . . . .                                | 40,000      | »  |
|  | Fr. 131,800 | »  |

§ 1. L'ensemble des crédits concernant la Meuse a suscité des critiques dans la 1<sup>re</sup> section. Elle a proposé, à la majorité de deux voix contre une et une abstention, d'en revenir au système en vigueur sous le Gouvernement précédent, et d'abandonner les péages du fleuve aux provinces qui seraient chargées de leur entretien.

La section centrale a cru que ce projet était irréalisable.

§ 2. Quant à l'observation faite par la 3<sup>e</sup> section, voir ci-dessus, discussion générale sur la 3<sup>e</sup> section du chap. II, § 2.

§ 3. La 5<sup>e</sup> section demande si le Gouvernement a un système définitif et bien arrêté, relativement aux améliorations à faire à la Meuse dans les provinces de Namur et de Liège; si ce système est celui appliqué entre la Hollande et Chokier, ou bien s'il a l'intention de continuer, sur la haute Meuse, le système de barrages submersibles; quelle somme serait nécessaire pour exécuter complètement l'un ou l'autre système, et en combien d'années les travaux pourraient être achevés?

La même section insiste pour que la plus forte somme possible soit appliquée à terminer promptement les travaux commencés pour les chemins de halage. Ces travaux sont les plus urgents et les plus indispensables de tous, quel que soit le système adopté par le Gouvernement.

R. du G<sup>t</sup>. « Le Département des Travaux Publics croit utile de reproduire ici »  
 » *in extenso* une note développée qu'il a fournie aux sections de la »  
 » Chambre des représentants chargées de l'examen du projet de budget »  
 » de ce Département pour l'exercice 1855 (pages 15 et suivantes du »  
 » rapport de la section centrale, n° 50 des Documents parlementaires, »  
 » session de 1854-1855) :

« La Meuse offre au commerce deux navigations distinctes, l'une, »  
 » en remonte vers la France, l'autre, en descente vers la Hollande.

» Pour la navigation en remonte, il faut chercher à améliorer ce qui »  
 » existe, de manière à obtenir un tirant d'eau en rapport avec celui de »  
 » la Meuse française et du canal des Ardennes.

» Pour la navigation en descente, il fallait aller plus loin ; là, le »  
 » problème ne pouvait être considéré comme résolu, qu'autant qu'on »  
 » atteignît un tirant d'eau permanent de 2 mètres ou 2<sup>m</sup>,10, égal à »  
 » celui du canal de Maestricht à Bois-le-Duc ; il fallait, en d'autres »  
 » termes, affranchir le commerce de la nécessité des transbordements »  
 » qui se faisaient à Maestricht, et lui assurer, en toute saison, des »  
 » communications faciles par eau avec la Hollande et les provinces de »  
 » Limbourg et d'Anvers.

» Un premier pas a été fait pour atteindre ce but par la construction »  
 » du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, décrété par une »  
 » loi du 16 mai 1843, qui assure à la navigation en descente, mais »  
 » seulement en aval de Liège, un tirant d'eau de 2<sup>m</sup>,10, égal à celui »  
 » du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, et qui met Liège en commu- »  
 » nication, au moyen d'un système de navigation présentant un tirant »  
 » d'eau constant et uniforme, avec la Hollande, d'une part, et avec les »  
 » canaux de la Campine, d'autre part.

» Mais la limite supérieure du bassin houiller se trouvant à Chokier, »  
 » la construction du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, »  
 » ne constituait pas la seule amélioration à réaliser dans l'intérêt de la »  
 » navigation en descente ; l'industrie réclamait encore que l'on donnât »  
 » à la navigation de la Meuse, entre l'embouchure du canal latéral, à »  
 » l'aval de Liège, et la limite du bassin houiller, à Chokier, un tirant »  
 » d'eau constant et *minimum* de 2<sup>m</sup>,10, qui mit cette navigation en »  
 » harmonie avec celles du canal de Liège à Maestricht et du canal de »  
 » Maestricht à Bois-le-Duc.

» Ce but sera atteint par l'exécution des travaux qui s'effectuent »  
 » aujourd'hui et en vue desquels l'art. 8, § 2 de la loi du 20 dé- »  
 » cembre 1851, a alloué un crédit au Gouvernement.

» Les travaux entrepris à l'effet d'améliorer la navigation de la Meuse, »  
 » en remonte, consistent dans l'établissement de passes navigables, et le

»» barrage de faux bras sur tous les points du fleuve, où l'on rencontre  
 »» des hauts-fonds nuisibles à la marche des bateaux, et dans l'établis-  
 »» sement de chemins de halage présentant une largeur de quatre mètres  
 »» au moins en crête et élevés partout au-dessus de l'étiage à la hauteur  
 »» de 3<sup>m</sup>,50 qui est celle à laquelle le courant qui s'établit dans la Meuse,  
 »» devient trop rapide pour permettre la remonte ou la descente des  
 »» bateaux.

»» Les passes que le Gouvernement a fait établir sont au nombre de  
 »» trente et présentent un développement de . . . . . 27,522<sup>m</sup>,50  
 »» La longueur des passes qui restent à construire  
 »» étant de . . . . . 16,445<sup>m</sup>,00  
 »» l'étendue totale des chenaux artificiels, après l'entière  
 »» exécution des améliorations projetées, sera de . . . . . 43,967<sup>m</sup>,50

»» Les dépenses que le Gouvernement a déjà faites pour l'améliora-  
 »» tion de la navigation en remonte s'élèvent :

»» 1<sup>o</sup> Pour la construction de chenaux artificiels, à fr. 1,254,677 16  
 »» 2<sup>o</sup> Pour l'amélioration des chemins de halage, à . . . . . 876,757 41  
 »» 3<sup>o</sup> Pour l'établissement de ports et de rampes  
 »» d'abordage, à . . . . . 72,484 »  
 Total. . fr. 2,203,918 57

»» Les dépenses qui restaient à faire à la fin de l'an-  
 »» née 1855 sont évaluées :

»» 1<sup>o</sup> Pour la construction de chenaux  
 »» artificiels, à . . . . . fr. 844,700 »  
 »» 2<sup>o</sup> Pour l'amélioration des chemins  
 »» de halage, à . . . . . 557,600 »  
 »» 3<sup>o</sup> Pour travaux imprévus, à . . . . . 118,781 43  
 Total. . fr. 1,521,081 43

»» L'ensemble des travaux précités donnera donc lieu  
 »» à une dépense de . . . . . fr. 3,725,000 »

»» Les travaux entrepris dans ces derniers temps sur une foule de  
 »» rivières jusque-là négligées, indiquent assez que le moment est venu  
 »» pour les États qui ont à cœur le développement de leur prospérité  
 »» industrielle et commerciale, de donner à leurs voies navigables  
 »» toutes les améliorations dont elles sont susceptibles.

»» En ce qui concerne la Meuse, l'une de ses voies navigables les  
 »» plus importantes, la Belgique, ainsi que cela vient d'être établi, aura  
 »» bientôt accompli sa mission; il suffira, pour atteindre le but que l'on  
 »» s'est proposé, de maintenir, pendant six ans encore en y comprenant  
 »» l'exercice 1855, un crédit annuel extraordinaire de 200,000 francs  
 »» au budget du Département des Travaux Publics.

»» En admettant que les chenaux artificiels ne répondent point entiè-  
 »» rement aux prévisions primitives et ne donnent, sur tout le parcours

» du fleuve, qu'un mouillage *minimum* de 1 mètre à 1<sup>m</sup>,20 au lieu de  
 » 1<sup>m</sup>,50 que les calculs promettaient, l'amélioration produite par l'ap-  
 » plication de ce système de travaux à la Meuse est cependant déjà telle  
 » que l'on peut se féliciter, au double point de vue de la navigation et de  
 » l'écoulement des eaux, de l'avoir vu adopter par le Gouvernement.

» Il ne sera pas sans utilité de faire connaître ici que dans une  
 » requête qu'ils ont adressée au Département des Travaux Publics,  
 » pour demander la construction d'une passe artificielle sur la Meuse,  
 » à Loyable, un grand nombre de bateliers déclarent que les ouvrages  
 » analogues exécutés par l'État, dans les provinces de Liège et de Namur,  
 » ont produit des résultats plus *que satisfaisants*.

» Une requête que le président de la Société liégeoise de bateaux à  
 » vapeur et la compagnie pour la navigation et la remorque à la vapeur  
 » sur la Meuse ont adressée dans le même but, au même Département  
 » Ministériel, porte que les ouvrages effectués ont sensiblement amé-  
 » lioré les passes où ces travaux ont été effectués et que le batelage  
 » tout entier s'en est montré très-satisfait.

» Enfin, une requête par laquelle les commissaires de l'association  
 » des bateliers de la Meuse ont également demandé la construction  
 » d'une passe artificielle, à Loyable, sollicite l'application du système  
 » de passes artificielles, comme remède à l'état de choses dont on se  
 » plaint. La construction demandée aura pour résultat, dit la requête,  
 » et les expériences faites sont là pour le prouver, de rectifier conve-  
 » nablement le régime de la rivière en cet endroit. »

» La note publiée, en 1855, avait répondu par avance, ainsi que l'on  
 » vient de le voir, aux questions posées par les sections de la Chambre  
 » des Représentants, à l'occasion de l'examen du projet de budget du  
 » Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1857.

» Il y a toutefois ici une observation à faire.

» Les dépenses qui restaient à faire à la fin de l'année  
 » 1855, pour l'amélioration de la Meuse, étaient éva-  
 » luées à . . . . . fr. 1,521,081 43

» Trois allocations successives de 220,000 francs cha-  
 » cune, ont été accordées depuis, aux budgets de 1854,  
 » 1855 et 1856, soit ensemble. . . . . 660,000 »

Différence. . . . . fr. 861,081 43

» Pour le complément du système d'amélioration qui a été suivi jus-  
 » qu'à ce jour sur la partie de la Meuse, comprise entre Chokier et la  
 » frontière de France, le Gouvernement devrait, ainsi que cela vient  
 » d'être établi, pouvoir disposer encore de fr. 861,081-43, soit d'une  
 » somme ronde de 900,000 francs.

» Une proposition a été adressée au Département des Travaux Pu-  
 » blics pour l'établissement d'un barrage à fermettes à l'endroit dit :  
 » *la Tête du Pré*. Cette proposition était appuyée sur les considérations  
 » que, par l'adoption de ce mode, l'on améliorerait, d'une manière plus

» notable, la navigation de la Meuse, aux abords de Namur, et que l'on  
 » obtiendrait, en ce point, un bassin qui serait accessible aux bateaux  
 » de la Sambre et dans lequel les chargements et les déchargements  
 » pourraient s'effectuer avec facilité.

» Dans l'opinion du comité permanent consultatif des travaux publics,  
 » s'il pouvait y avoir lieu d'établir un barrage à fermettes dans la Meuse,  
 » aux abords de Namur, ce ne serait qu'à la condition que l'emplace-  
 » ment en serait fixé dans la prévision d'une amélioration générale, au  
 » moyen de barrages de l'espèce, de la navigation de la Meuse sur tout  
 » son parcours entre Namur et Chokier. Partageant cette opinion, le  
 » Département des Travaux Publics a prescrit que des études fussent  
 » faites pour déterminer les points où des barrages devraient éventuelle-  
 » ment être établis entre celui existant de Jemeppe à Namur, afin d'ob-  
 » tenir un *minimum* de mouillage de 2<sup>m</sup>,40 entre Liège et Namur. Ce  
 » ne sera que lorsque les études ordonnées seront terminées, et qu'il  
 » pourra, par conséquent, apprécier le montant éventuel de la dépense  
 » à supporter, de ce chef, par l'État, que le Gouvernement se trouvera  
 » en position de formuler sa pensée quant à l'exécution du projet dont  
 » il s'agit. »

§ 4. Les art. 19 et 20 sont adoptés par la section centrale.

Toutefois, un membre a fait observer que les travaux d'amélioration à la Meuse supérieure ont eu pour but de mettre la navigation sur la Meuse, en Belgique, en harmonie avec la navigation sur le même fleuve, en France; or, malgré les dépenses très-considérables qui ont été faites, ce but est manqué, puisqu'en France la Meuse présente un *minimum* de tirant d'eau de 4<sup>m</sup>,40, tandis qu'en Belgique, sur les parties de la Meuse supérieure où les travaux d'amélioration ont été exécutés, le *minimum* du tirant d'eau n'est pas même, en général, d'un mètre.

La section centrale recommande ces observations au Gouvernement. Les résultats probables des travaux qui seront entrepris à l'avenir ne sauraient être examinés et calculés avec trop de soins.

ART. 21. *Dendre* :

|   |             |
|---|-------------|
| a. <i>Entretien ordinaire</i> . . . . .   | fr. 12,600  |
| b. <i>Enlèvement d'atterrissements dans la Flandre orientale.</i>   | 4,500       |
| c. <i>Construction d'un pont de halage sur un affluent de la Dendre à Sanbergen</i> . . . . .   | 775         |
| d. <i>Etablissement de pieux d'amarrage le long de la haute Dendre</i> . . . . .  | 600         |
| e. <i>Continuation des travaux d'amélioration du régime de la Dendre, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux</i> . . . . . | 150,000     |
|   | Fr. 168,475 |

La 3<sup>e</sup> section fait observer que les travaux d'amélioration à la Dendre dureront un bien grand nombre d'années, si l'on se contente d'y consacrer des allocations

budgétaires, et que, de cette façon, les sommes dépensées seront longtemps improductives. Il serait nécessaire de demander, en outre, des crédits spéciaux, en adoptant la marche qui a été suivie par les lois des 7 juin 1855 et 12 mars 1856, pour couvrir l'insuffisance des crédits alloués par la loi du 20 décembre 1851, en faveur de plusieurs autres ouvrages d'utilité publique, que cette dernière loi avait placés sur la même ligne que l'amélioration de la Dendre. Il est d'ailleurs à remarquer que l'allocation pour l'amélioration de la Dendre a été réduite alors à 500,000 francs, parce que l'honorable M. Van Hoorebeke, Ministre des Travaux Publics, induit en erreur par les renseignements incomplets de l'administration, a affirmé positivement, à différentes reprises, qu'à l'aide de ce crédit il lui serait possible de *remplacer la navigation intermittente par une navigation régulière et permanente*, et d'assurer aussi aux eaux un écoulement plus facile et plus prompt (voir Annales parlementaires, 1850-1851, séance du 28 août 1851). Cette erreur étant aujourd'hui constatée à la dernière évidence, n'est-il pas urgent d'accorder une juste réparation ?

R. du G<sup>t</sup>. « Le Département des Travaux Publics, en proposant d'exécuter les » travaux d'amélioration de la Dendre, au moyen d'allocations budgétaires, n'a fait qu'appliquer à cette rivière les principes admis pour » d'autres voies navigables. C'est ainsi que les travaux d'amélioration » de la Meuse, comprenant l'établissement d'un grand nombre de che- » naux artificiels ayant pour objet de donner à cette rivière, sur tout » son parcours en Belgique, un mouillage d'un mètre au moins, et qui » ont été évalués à la somme de 5,723,000 francs, sont exécutés au » moyen de crédits portés annuellement au budget; c'est encore par des » allocations budgétaires que la Dyle et le Rupel ont reçu de notables » améliorations.

» Ainsi, ce que le Département des Travaux Publics propose pour la » Dendre est conforme à ce qui a été fait et est fait encore dans des cas » analogues, et n'est que la conséquence du principe admis déjà, par » rapport à cette voie navigable, dans le budget de 1856.

» Si, pour les considérations qui précèdent, le Gouvernement ne » peut se rallier à la demande faite par la 3<sup>e</sup> section de la Chambre des » Représentants, il espère néanmoins pouvoir comprendre, dans le » projet de budget de 1858, une allocation plus élevée pour l'amélioration de la Dendre, que celle portée au budget de 1857. »

La section centrale adopte.

Toutefois, un membre fait observer qu'il est impossible d'admettre, dans le sens de la réponse du Gouvernement aux observations de la 3<sup>e</sup> section, l'assimilation que l'administration cherche à établir entre la Dendre et plusieurs autres rivières; en effet, des travaux d'amélioration considérables avaient été successivement exécutés, depuis huit à dix ans, aux autres rivières citées dans la réponse du Gouvernement, alors que la Dendre avait été laissée dans un véritable état d'abandon. La Législature a voulu faire cesser cette situation, en décrétant l'amélioration de la Dendre par une loi spéciale, celle du 20 décembre 1851. Il est donc vrai de dire que la Législature même a assimilé la Dendre; en ce qui con-

cerne les travaux d'amélioration que réclame cette rivière, aux autres ouvrages d'utilité publique, décrétés par la loi du 20 décembre 1851. Et il est d'autant plus juste de respecter cette assimilation, que le régime de la Dendre a été complètement gâté et bouleversé par des travaux mal conçus, qui ont été exécutés anciennement sous la direction du Gouvernement, ainsi que cela est prouvé à la dernière évidence dans le Mémoire publié, en 1853, par M. Wolters, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la Flandre orientale.

Ces observations sont appuyées par la section centrale, qui reconnaît la justesse des réclamations qui se sont produites au sein de la 3<sup>e</sup> section.

ART. 22. *Rupel* :

|  |     |               |
|--|-----|---------------|
| a. <i>Entretien ordinaire</i> . . . . .    | fr. | 17,000        |
| b. <i>Travaux d'amélioration</i> . . . . . |     | 31,000        |
|  | Fr. | <u>48,000</u> |

Par amendement présenté dans la séance du 23 janvier (Documents parlementaires, 1856-1857, n° 73), le Gouvernement propose un article nouveau 22<sup>bis</sup>, qui serait conçu comme suit :

*Travaux de déplacement de la digue capitale du polder de Ruypen-*

*broek. Première partie de la dépense* . . . . . fr. 100,000

à porter dans la colonne des charges extraordinaires.

Pour achever tout ce qu'il y a d'important à exécuter, en vue de l'amélioration du régime du Rupel, il a été reconnu nécessaire de déplacer la digue capitale du polder de Ruypenbroek sur le territoire de la commune de Hingene. Cette dépense a été estimée en 1853 à une somme globale de 160,000 francs. (Documents parlementaires, session de 1853-1854, n° 23, page 12.)

75,000 francs furent alloués en 1854 pour les travaux extraordinaires du Rupel ; 85,000 francs en 1855 ;

En 1856 (*Travaux de déplacement de la digue capitale du polder de Ruypenbroek, complément de la dépense*), charge extraordinaire, 100,000 francs. (Documents parlementaires, session de 1855-1856, n° 98, page 48) Cette dernière allocation, aux termes du Rapport de la section centrale, page 24, était *presque entièrement* destinée, concurremment avec les 85,000 francs de l'exercice 1855, au déplacement de la digue dont il s'agit.

Aujourd'hui il reste disponible, sur les fonds de l'exercice 1854, fr. 29,862 77  
et sur ceux de l'exercice 1856 . . . . . 71,476 04

Ensemble. . . . . fr. 101,338 81

lesquels n'ont point été employés, parce que le travail de déplacement n'a pu être entamé jusqu'à ce jour, à cause des empêchements dont le Ministre des Travaux Publics rend compte dans l'exposé des motifs du 23 janvier 1857, page 2.

L'article 22<sup>bis</sup> est destiné à couvrir la première partie de la dépense. Celle-ci, sans être nouvelle, est pour la première fois mise à exécution ; nous avons donc demandé un aperçu des frais ;



- R. du G<sup>l</sup>. « Satisfaisant au désir exprimé, le Département des Travaux Publics »  
 » joint à la présente réponse un exemplaire du devis et cahier des »  
 » charges relatif à l'entreprise des travaux d'amélioration à exécuter sur »  
 » le cours du Rupel, le long du polder de Ruypenbroek, sous la com- »  
 » mune de Hingene<sup>(1)</sup> »  
 » L'estimation de la dépense, faite en 1854, c'est-à-dire à une épo- »  
 » que à laquelle les prix de la main-d'œuvre et des matériaux n'avaient »  
 » point encore subi la hausse qu'ils ont subie depuis, s'élève à »  
 » 157,000 francs. »  
 » L'on a procédé, à quatre reprises différentes, à l'adjudication publi- »  
 » que de cette entreprise, sans que le Département des Travaux Publics »  
 » ait cru pouvoir en approuver le résultat. »  
 » La soumission la plus basse, déposée à l'adjudication du 27 octo- »  
 » bre 1854, s'élevait à 179,000 francs. »  
 » Celle déposée à l'adjudication du 15 décembre 1854 s'élevait à »  
 » 235,000 francs. »  
 » Celle déposée à l'adjudication du 19 décembre 1855 s'élevait à »  
 » 220,000 francs. »  
 » Et enfin celle déposée à l'adjudication du 5 décembre 1856 s'éle- »  
 » vait à 202,000 francs. »  
 » Des instructions ont été données par le Département des Travaux »  
 » Publics pour qu'il soit procédé à une nouvelle adjudication aux clau- »  
 » ses et conditions du cahier des charges<sup>(1)</sup>, modifiées toutefois en »  
 » conformité des demandes formulées par quelques-uns des coneur- »  
 » rents à la dernière opération de ce genre. »  
 » Dans cette situation des choses, le Gouvernement ne peut indiquer »  
 » aujourd'hui, d'une manière précise, quel sera le montant total de la »  
 » dépense à résulter de l'exécution du travail projeté. »

La section centrale adopte les art. 22 et 22<sup>bis</sup>.

ART. 23. *Dyle et Demer* :

|   |     |               |
|---|-----|---------------|
| a. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . .               | fr. | 23,500        |
| b. <i>Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration.</i> |     | 20,000        |
|   | Fr. | <u>43,500</u> |

Adopté.

ART. 24. *Senne* :

|  |     |              |
|--|-----|--------------|
| a. <i>Entretien des ouvrages d'art établis aux frais de l'État</i> . . . . . | fr. | 2,000        |
| b. <i>Loyer de la maison habitée par l'éclusier de Vilvorde.</i>             |     | 250          |
| c. <i>Consolidation des berges de la dérivation, à Vilvorde.</i>             |     | 6,000        |
|  | Fr. | <u>8,250</u> |

Adopté.

(1) Il sera déposé sur le bureau pendant la discussion du budget.

## ART. 25. Canal de Gand à Ostende :

|   |            |
|---|------------|
| a. Entretien ordinaire et travaux d'amélioration . . . fr.  | 22,555     |
| b. Entretien de la partie de canal approfondie et rectifiée, entre la porte de Damme et la grille de fer, à Bruges. | 4,000      |
| c. Renforcement et exhaussement des digues et revêtement en briques des talus entre Bruges et Ostende . . .         | 9,000      |
| d. Réparations aux quais dans la traverse de Bruges. — Part incombant à l'État . . . . .                            | 2,000      |
| e. Dévasement entre le pont de la Barque et celui de Mariakerke . . . . .   | 4,500      |
| Adopté.   | Fr. 41,835 |

## ART. 26. Canal de Mons à Condé :

|  |            |
|--|------------|
| a. Travaux d'entretien ordinaire . . . . . fr.   | 13,000     |
| b. Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration. — Éclairage du pont-levis de Saint-Ghislain et des écluses pour la navigation de nuit . . . . . | 18,000     |
| c. Construction de murs de quai . . . . .  | 5,000      |
|  | Fr. 36,000 |

Le crédit est réduit à 31,000 francs, la construction des murs de quai (litt. c, 5,000 francs) étant ajournée conformément aux dernières propositions du Gouvernement (séance du 23 janvier, Documents parlementaires, session de 1856-1857, n° 73).

La section centrale adopte l'art. 26 au chiffre de . . . . . fr. 31,000

## ART. 27. Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut :

|   |            |
|---|------------|
| a. Travaux d'entretien et d'amélioration des 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> sections . . . . . fr.   | 43,412     |
| b. Construction de 12 puits aux maisons des pontonniers et gardes-digues de la 2 <sup>e</sup> section . . . . .   | 1,500      |
| c. Travaux de restauration, de consolidation et de renouvellement partiel aux ouvrages d'art et aux maisons pontonnières et éclusières de la 2 <sup>e</sup> section; pavage vieux avec sable neuf . . . . . | 2,700      |
| d. Continuation du rechargement des digues de la 2 <sup>e</sup> section avec du gravier et de la terre végétale . . . . .   | 3,200      |
| e. Renouvellement de la berme en fascinage du bassin de Neerpelt, ainsi que des plates-formes de deux ponts tournants . . . . .   | 2,700      |
| f. Acquisition d'une barque pour le service de l'administration (3 <sup>e</sup> section) . . . . .  | 1,000      |
| g. Échelles d'étiage, cordes, gaffes, crochets, crics, leviers, échelles ordinaires pour le service de l'écluse maritime.   | 2,500      |
| h. Acquisition de poutrelles pour le service de l'écluse n° 6.  | 1,600      |
|   | Fr. 58,312 |

- § 1. En section centrale, un membre fait observer que l'on néglige fréquemment d'éclairer, pendant la nuit, les abords du canal, à Herenthals, ce qui peut causer de graves accidents. L'observation est recommandée à l'attention du Gouvernement.
- § 2. La section centrale appuie aussi l'observation d'un de ses membres, sur les dégâts occasionnés aux propriétés riveraines de ce canal, par l'infiltration des eaux; celle-ci est si grande en certains lieux, que des prés et des terres de bon aloi se transforment peu à peu en marais.
- § 3. Sur le litt. *b*, voir notre observation à l'art. 16, § 3.

L'article est adopté.

ART. 28. *Canal d'embranchement vers Turnhout :*

|   |     |               |
|---|-----|---------------|
| a. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . .   | fr. | 8,025         |
| b. <i>Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration.</i>                                     |     | 1,709         |
| c. <i>Continuation du rechargement des digues avec du gravier et de la terre végétale</i> . . . . . |     | 2,500         |
|   | Fr. | <u>12,234</u> |

Adopté.

ART. 29. *Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo :*

|   |     |               |
|---|-----|---------------|
| a. <i>Acquisition de deux jeux de poutrelles, et construction de deux hangars pour les abriter.</i> . . . . . | fr. | 7,000         |
| b. <i>Construction d'une maison de garde-digues, avec puits et lieux d'aisance</i> . . . . .                  |     | 6,475         |
| c. <i>Construction de puits et de lieux d'aisances aux deux maisons déjà établies</i> . . . . .               |     | 1,400         |
|   | Fr. | <u>14,875</u> |

Voir ci-dessus une observation à l'art. 16.

Adopté.

ART. 30. *Petite Nèthe canalisée :*

|  |     |               |
|--|-----|---------------|
| a. <i>Travaux d'entretien</i> . . . . .  |     | 11,000        |
| b. <i>Reconstruction d'un pont tournant en bois à Grobbendonck.</i> . . . . .                      |     | 20,000        |
| c. <i>Amélioration du lit des ruisseaux le Kallenbeek, le Nylenbeek et le Krekelbeek</i> . . . . . |     | 8,000         |
| d. <i>Renouvellement d'une paire de portes d'écluse.</i> . . . .                                   |     | 2,000         |
| e. <i>Construction d'une digue marche-pied.</i> . . . .  |     | 4,000         |
|  | Fr. | <u>45,000</u> |

La 6<sup>e</sup> section demande si la construction de la digue marche-pied litt. *e*, ne devrait pas être à charge de la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Turnhout.

R. du G<sup>t</sup>. « Tout ce à quoi la Société concessionnaire du chemin de fer de » Lierre à Turnhout pourrait être tenue, c'est de prolonger jusqu'à la

» rencontre de la rive et de raccorder, d'une manière convenable, avec  
 » celle-ci, la partie de digue qu'elle a construite en aval du pont établi  
 » pour le service dudit chemin de fer, à partir de la culée de gauche.  
 » Ce n'est donc qu'au prorata de la dépense qui serait résultée de ce  
 » prolongement que la Société dont il s'agit peut avoir à intervenir  
 » dans les frais d'établissement de la digue projetée, soit jusqu'à con-  
 » currence de 900 francs.

» La somme de 4,000 francs, demandée à titre de crédit, est desti-  
 » née à couvrir la partie de la dépense à supporter par l'État. »

L'article est adopté.

ART. 31. *Moervaert* :

|   |           |
|---|-----------|
| a. <i>Entretien ordinaire</i> . . . . . fr.   | 1,695     |
| b. <i>Enlèvement d'atterrissements</i> . . . . .  | 1,500     |
| c. <i>Renforcement des ponts de Wachtebeke et de Kalve, au moyen de montants et tirants en fer</i> . . . . .                                | 1,000     |
| d. <i>Pavage aux abords de l'écluse de Ducknam ; établissement de chasse-roues et de 12 pieux d'amarrage</i> . . . . .                      | 1,200     |
| e. <i>Acquisition de poutrelles pour la fermeture éventuelle de l'écluse de Ducknam, des ponts de Wachtebeke et de Caudenborn</i> . . . . . | 2,110     |
|   | Fr. 7,505 |

Adopté.

ART. 32. *Canal de dérivation de la Lys, de Bruges, de Deynze à la mer du Nord (section de Deynze au canal) :*

|   |           |
|---|-----------|
| a. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . . fr.                             | 4,649     |
| b. <i>Enlèvement d'atterrissements en aval du barrage de Nevele</i> . . . . .     | 2,000     |
| c. <i>Exhaussement des chemins de halage en amont du pont de Deynze</i> . . . . . | 1,500     |
|   | Fr. 8,149 |

§ 1. La 1<sup>re</sup> section demande :

Quel est le degré d'avancement des travaux du canal de dérivation de la Lys à la mer du Nord, et si le Gouvernement est à même de tenir les engagements qu'il a pris, relativement au prompt achèvement de ce canal ;

La 4<sup>e</sup> section insiste pour qu'on achève, le plus promptement possible, les travaux du canal de Deynze à la mer du Nord, et qu'on fasse coïncider avec l'achèvement de ce canal les améliorations à apporter au régime de l'Escaut, au moyen du crédit de 1,500,000 francs alloué, à cet effet, par la loi du 20 décembre 1851.

R. du G<sup>t</sup>. « La partie du canal de dérivation de la Lys comprise entre Schip-  
 » donck et la mer du Nord, est subdivisée en trois sections :

- » 1<sup>o</sup> La section de Schipdonck à Maldegem ;
- » 2<sup>o</sup> La section de Maldegem au canal de Bruges à l'Écluse ;

» 3° La section du canal de Bruges à l'Écluse, à la mer.

» Les travaux de terrassements et de construction des ouvrages d'art de la première et de la troisième de ces sections sont en voie d'exécution et se poursuivent avec toute l'activité désirable.

» Il reste à adjuger : 1° les travaux de terrassements et de construction des ouvrages d'art de la deuxième section, c'est-à-dire de la section comprise entre Maldegem et le canal de Bruges à l'Écluse, et 2° les travaux d'établissement du chenal à la mer.

» Pour que ces travaux puissent être entrepris, il sera indispensable que de nouveaux fonds soient mis à la disposition du Gouvernement; à cet effet, un projet de loi de crédit spécial sera soumis aux délibérations des Chambres législatives, dans le cours de leur session actuelle.

» Les ouvrages à entreprendre sur le cours même de l'Escaut, en vue d'en améliorer le régime, consisteront principalement en redressements du lit de ce fleuve.

» Il a été reconnu que l'on ne pourra procéder à l'exécution des travaux de rectification qu'après l'achèvement du canal de dérivation des eaux de la Lys, canal entrepris dans le but de dégager l'Escaut d'une partie des eaux que la Lys déverse à Gand, et d'accélérer, en conséquence, l'écoulement des eaux du haut Escaut. La construction de barrages viendra également concourir à l'amélioration du régime du fleuve. Cette catégorie d'ouvrages peut être immédiatement entreprise; c'est ainsi que l'on procède aujourd'hui à l'établissement d'un ouvrage de cette nature à Semmersaeke. »

52. La section centrale a ultérieurement adressé au Gouvernement la question ci-après :

Quel usage fait le Gouvernement des fonds votés par la loi du 20 décembre 1851, pour l'amélioration du régime du haut Escaut? Il est à désirer que ces travaux soient exécutés de façon à ce que leur achèvement coïncide avec celui du canal de Deynze à Heyst, afin que les riverains du haut Escaut sortent de la situation fâcheuse qui leur est faite. De même, on désire que le Gouvernement prenne des mesures pour que les débordements périodiques qui ont lieu sur le haut Escaut ne jettent pas les eaux du fleuve sur une grande étendue dans les terres cultivées et y portent de grands dommages.

R. du G<sup>t</sup>. « Par suite de l'examen qu'elles ont fait du projet de budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1857, les 1<sup>re</sup> et 4<sup>e</sup> sections de la Chambre des Représentants ont posé, en ce qui concerne les crédits demandés aux art. 17 et 32, des questions identiques, en quelque sorte, à celles que pose aujourd'hui la section centrale par rapport au même art. 32.

» Dans cette situation des choses, le Département des Travaux Publics ne peut que se référer aux réponses qu'il a déjà formulées et par lesquelles, ainsi qu'il l'avait fait précédemment, à diverses reprises, il a fait connaître à la Chambre des Représentants que les ouvrages à

» entreprendre sur le cours même de l'Escaut, en vue d'en améliorer  
 » le régime, consisteront principalement en redressements du lit du  
 » fleuve, et que l'on ne pourra procéder à l'exécution des travaux de  
 » rectification qu'après l'achèvement du canal de dérivation des eaux  
 » de la Lys, canal entrepris dans le but de dégager l'Escaut d'une partie  
 » des eaux que la Lys y déverse, à Gand, et d'accélérer, en conséquence,  
 » l'écoulement des eaux du haut Escaut.

» Quant aux mesures à prendre pour que les débordements périodi-  
 » ques de l'Escaut ne jettent pas les eaux du fleuve sur les terres culti-  
 » vées, elles devraient consister à établir, le long de ces terres, des  
 » digues insubmersibles; or, ce n'est pas à l'État, mais aux proprié-  
 » taires intéressés que peut incomber l'exécution de travaux de l'espèce.»

Un membre fait observer que la situation calamiteuse des propriétés riveraines a été aggravée par la construction des chemins de fer d'Audenarde à Gand.

§ 5. Relativement aux produits en foins, pâturages et récoltes des terrains acquis pour construire le canal de Schipdonck, question agitée dans le rapport de la section centrale de 1856 (Documents parlementaires, session de 1855-1856, n° 190, pp. 25 et 26), et en séance publique le 2 mai dernier (Annales parlementaires, session de 1855-1856, pp. 1293 et suiv.), voir ce que nous en disons ci-après à l'art. 46.

La section centrale adopte l'art. 52.

ART. 53. *Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges.* —

*Travaux d'entretien ordinaire et d'amélioration.* fr. 7,000 »

Adopté.

ART. 54. *Canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht :*

a. *Travaux d'entretien ordinaire, tant en Belgique que dans les Pays-Bas* . . . . . fr. 32,435 90  
 b. *Travaux d'amélioration, et ouvrages imprévus* . . . . . 7,000 »  
 c. *Construction de la maison de l'aide-éclusier de l'écluse de garde* . . . . . 3,500 »

Adopté. Fr. 42,935 90

ART. 55. *Grande-Nèthe :*

a. *Travaux d'entretien* . . . . . fr. 9,000  
 b. *Éventualités; restauration des digues par suite de rupture ou de débâcle* . . . . . 1,000

Fr. 10,000

ART. 56. *Yser :*

a. *Travaux d'entretien ordinaire* . . . . . fr. 3,190 »  
 b. *Travaux d'entretien extraordinaire* . . . . . 8,000 »  
 c. *Exhaussement et renforcement d'une partie de la digue du Furnes-Ambacht. — Part de l'État* . . . . . 2,976 66

Fr. 14,166 66

ART. 37. *Canal de Plasschendaele par Nieuport et Furnes, à la frontière de France vers Dunkerque :*

|   |     |               |
|---|-----|---------------|
| a. <i>Travaux d'entretien ordinaire . . . . .</i>   | fr. | 2,500         |
| b. <i>Travaux d'amélioration, consistant en renouvellement d'estacades, ponts, portes d'écluses, revêtements en briques et en fascinages, dévasements, etc. . . . .</i> |     | 7,600         |
| c. <i>Renouvellement d'une paire de portes de flot à l'écluse de Plasschendaele . . . . .</i>   |     | 4,800         |
|   | Fr. | <u>14,900</u> |

Les art. 35, 36 et 37 ont amené la 6<sup>e</sup> section à demander si ces allocations ne préjugent pas la question pendante devant la Chambre, en ce qui concerne ces canaux et rivières.

R. du G<sup>t</sup>. » Les crédits demandés au projet de budget, de l'exercice 1857, pour le service de la Grande Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, vers la frontière de France, sont destinés à pourvoir exclusivement aux besoins ordinaires, et n'ont nullement pour objet l'exécution de travaux à entreprendre dans le but d'améliorer le régime de ces voies navigables. Leur allocation ne pourra donc, en aucune manière, préjuger la question de principe dont les Chambres Législatives sont saisies. »

La section centrale adopte les art. 35, 36 et 37.

ART. 38. *Plantations. — Plantation nouvelles et entretien des plantations existantes le long des voies navigables. . . . fr. 25,000*

§ 1. La 5<sup>e</sup> section insiste pour que le Gouvernement, suive dans les plantations (surtout le long des voies navigables), les règles ordinaires tracées par le Code civil relativement à la distance des héritages voisins.

R. du G<sup>t</sup>. « Les plantations qui sont effectuées le long des voies navigables administrées par l'État, le sont à la distance légale des propriétés riveraines. Dans l'hypothèse où il en serait autrement, les propriétaires lésés auraient une action à exercer contre l'État. »

§ 2. La 2<sup>e</sup> section demande le tableau des plantations restant à faire le long des voies navigables, avec indication des localités où elles doivent être effectuées.

R. du G<sup>t</sup>. « Le Gouvernement a transmis à la section centrale un tableau indiquant les plantations qui restent à effectuer le long des voies navigables administrées par l'État, les localités où elles doivent être opérées et l'estimation de la dépense qui doit en résulter (annexe litt. B).

» Il résulte de ce tableau que toutes les voies navigables existantes ou en cours d'exécution, à l'exception de la partie du canal de Gand à Bruges, comprise dans la Flandre orientale, et de la partie du canal de Zelzaete, comprise entre Damme et la limite des deux Flandres,

» pourront être plantées si, indépendamment du crédit demandé au  
 » projet de budget de 1857, le Gouvernement obtient deux allocations  
 » équivalentes en 1858 et 1859. »

La section centrale adopte. Voir ce que nous avons dit ci-dessus à l'art. 8, § 4.

ART. 59. *Frais d'études pour le service des canaux et rivières, et  
 des chemins de fer en construction. — Frais d'étude et  
 de levée de plans, achat et réparation d'instruments.* fr. 7,000

La 1<sup>re</sup> et la 4<sup>e</sup> section demandent la justification de ce crédit.

R. du G<sup>t</sup>. « En demandant l'allocation d'un crédit destiné à pourvoir au paye-  
 » ment des frais d'études, d'achat et de réparation d'instruments, le  
 » Département des Travaux Publics n'a fait que se conformer à ce qui  
 » se pratique depuis un très-grand nombre d'années.  
 » Il est indispensable que le Gouvernement ait à sa disposition les  
 » moyens de faire étudier les projets d'amélioration ou de constructions  
 » neuves dont l'idée vient à se produire.  
 » Pour ne citer qu'un exemple, l'on peut se borner à dire ici que  
 » c'est au moyen de ces ressources que le Gouvernement fait étudier  
 » le projet des travaux à entreprendre éventuellement en vue de donner  
 » à la Sambre supérieure, à partir du 13<sup>e</sup> bief, un mouillage de 2<sup>m</sup>,20.  
 » C'est au moyen des mêmes ressources, que se continuerait en  
 » 1857, s'il y avait lieu, les études d'un chemin de fer à établir entre  
 » Bruxelles et Louvain. »

La section centrale adopte.

ART. 40. *Bacs et bateaux de passage. — Entretien des bacs et ba-  
 teaux de passage et de leurs dépendances; des embar-  
 cadères sur l'Escaut et le Rupel.* . . . . . fr. 27,000

Adopté.

#### SECTION IV.

##### PORTS ET COTES.

ART. 41. *Port d'Ostende :*

|   |        |
|---|--------|
| a. <i>Travaux d'entretien de l'avant-port</i> . . . . . fr.   | 58,600 |
| b. <i>Travaux d'entretien de l'arrière-port</i> . . . . .   | 9,400  |
| c. <i>Travaux d'entretien de l'écluse des bassins de commerce<br/>         (moitié à charge de l'État).</i> . . . . .   | 545    |
| d. <i>Réparation éventuelle des dégâts qui peuvent survenir<br/>         aux ouvrages du port par suite d'ouragans.</i> . . . .   | 4,000  |
| e. <i>Reconstruction, sur une longueur de 150 mètres envi-<br/>         ron, du perré de la grande digue de mer devant<br/>         Ostende, et élargissement du sommet de cette partie<br/>         de digue</i> . . . . . | 69,000 |



|  |                    |
|--|--------------------|
| f. <i>Renouvellement, sur 102<sup>m</sup>,50 de longueur, du pont en charpente dit des Piétons, conduisant de la digue à Canons à l'estacade d'ouest du port d'Ostende.</i> . . . . .      | 6,800              |
| g. <i>Reconstruction partielle du mur de soutènement, immédiatement à l'aval et du côté droit de l'écluse de chasse dite Française</i> . . . . .   | 12,500             |
| h. <i>Reconstruction partielle des quais en charpente attendant à l'aval, de chaque côté des écluses de Slykens, dans l'arrière-port, et consolidation de la rive y contiguë</i> . . . . . | 17,200             |
|  | <b>Fr. 158,045</b> |

La 6<sup>e</sup> section demande que le Gouvernement fasse bien examiner l'état des dunes entre Ostende et Mariakerke, qui diminuent chaque année; les habitants de cette dernière commune ont des craintes sérieuses sur la rupture d'une digue; certains travaux ne sont-ils pas devenus nécessaires?

R. du G<sup>t</sup>. « Il a été reconnu que les dunes entre la digue d'Albertus et Mariakerke s'affaiblissent depuis quelques années. Cet affaiblissement est » toutefois peu sensible, et ne justifie pas les craintes qu'ont les habitants de Mariakerke sur la rupture prochaine de la digue. »  
 « Cet état de choses n'a pas échappé à l'attention de l'administration » puisqu'en 1854 on a exécuté, aux deux extrémités de la digue, des » ouvrages de renforcement en fascinage et consolidé le pied de cette » digue. Pendant l'année dernière, on a fait encore des travaux de renforcement à la dune, à l'ouest de la digue, sur une longueur de » 264 mètres. L'on se propose de continuer ce travail au fur et à mesure que le besoin s'en fera sentir, et s'il arrivait qu'il fût jugé utile » de l'effectuer d'un seul jet, après l'hiver actuel, le Gouvernement » trouverait dans les ressources du budget de 1857, le moyen de couvrir la dépense qui en résulterait. »

La section centrale adopte.

ART. 42. *Construction d'un phare de premier ordre (première moitié de la dépense)* . . . . . 112,500

Ce crédit a été proposé et discuté l'an dernier. Le Gouvernement explique, page 21 de la note préliminaire, les motifs pour lesquels il n'a pas été fait emploi jusqu'à présent de pareille somme, portée au budget de 1856.

Adopté.

ART. 43. *Port de Nieuport :*

|   |        |
|---|--------|
| a. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> . . . . .   | 25,120 |
| b. <i>Exhaussement de la digue à l'ouest du chenal, en deux endroits, afin de la porter à la hauteur de 2<sup>m</sup>,60 au-dessus de la marée haute de vive eau ordinaire, avec une largeur de 3 mètres au sommet.</i> . . . . . | 5,300  |

|  |             |
|--|-------------|
| c. Construction d'une maison éclusière . . . . .   | 14,000      |
| d. Construction d'une jetée basse, entre l'estacade d'est et le quai des Pestiférés . . . . .  | 40,000      |
| e. Construction d'un chemin de halage sur l'estacade d'est, en continuation de la partie exécutée en 1851 . . . . .  | 6,000       |
| f. Renouvellement du quai en charpente en aval de l'écluse d'Ypres . . . . .   | 12,000      |
| g. Travaux de redressement et de renforcement des rives du canal d'écoulement des eaux de la wateringue de Vladsloo et Camerlyckx-Ambacht, depuis le Rattevalle jusqu'à Nieuport. — Canal dépendant du port. | 24,000      |
|  | Fr. 122,420 |

§ 1. L'État se trouve-t-il, par suite de la reprise de l'Yser et du canal de Plasschevdaele, exclusivement chargé de l'entretien du port de Nieuport, lequel, aux termes de l'arrêté royal du 6 juin 1821, incombait pour les deux tiers à l'État et pour un tiers à la province?

L'opinion affirmative a été accueillie par la section centrale de 1856, et le Gouvernement estime qu'elle est irrévocablement consacrée par la loi du budget du 28 mai 1856.

§ 2. La 2<sup>e</sup> section s'abstient sur le crédit de 14,000 francs (litt. c) et demande des explications plus détaillées.

R. du G<sup>t</sup>. « Le Département des Travaux Publics avait pensé justifier, d'une manière suffisante, sa proposition quant au crédit demandé pour la construction d'une maison éclusière à Nieuport, en annonçant, ainsi qu'il l'a fait dans la note préliminaire publiée à l'appui du projet de budget de 1857, que ce crédit lui avait déjà été alloué en 1854, et qu'une circonstance particulière avait empêché, à cette époque, l'exécution de la maison projetée.

» Cette justification n'ayant pas été trouvée satisfaisante par la 2<sup>e</sup> section, le Département des Travaux Publics reproduit textuellement, ci-après, les explications qu'il a données à l'appui de sa proposition, agréées par le budget de 1854 :

» « La construction d'une maison éclusière, pour le logement du personnel chargé de la manœuvre de l'écluse dite *du Comte*, est indispensable, la baraque en bois dans laquelle ce personnel est logé se trouvant dans le plus mauvais état, et la disposition de cette baraque forçant trois familles à vivre confondues dans les mêmes appartements. » »

En section centrale, on a trouvé que le chiffre de 14,000 francs paraissait exagéré, et l'administration a ultérieurement répondu ce qui suit :

R. du G<sup>t</sup>. » Ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, le crédit destiné à pourvoir au paiement de la quote-part de l'État dans la dépense de construction d'une maison éclusière, à Nieuport, avait été alloué au budget du

- » Département des Travaux Publics de l'exercice 1854, et s'élevait à  
 » 8,000 francs.  
 » La dépense totale était donc estimée, à cette époque, à 12,000 francs.  
 » L'on a dû tenir compte, dans l'estimation nouvelle, du renchérisse-  
 » ment des matériaux et de la main-d'œuvre.  
 » Ainsi que déjà aussi on l'a fait remarquer, la maison à construire  
 » est destinée à servir de logement à trois familles distinctes ; il est donc  
 » indispensable qu'elle soit édifiée dans des proportions qui permettent  
 » de l'affecter à cet usage. »

La section centrale adopte, par cinq voix contre une abstention, le chiffre de 14,000 francs au litt. c, quelque élevé que lui paraisse ce chiffre ; mais elle recommande au Gouvernement d'user de toute l'économie possible dans l'exécution.

§ 3. Un office de M. le Ministre des Travaux Publics, du 10 décembre 1856, adressé au président de la Chambre, office rappelé dans les amendements imprimés du 23 janvier (Documents parlementaires, session de 1856-1857, n° 73), porte ce qui suit :

- « M. l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées dans la Flandre occi-  
 » dentale me signale l'impérieuse nécessité de procéder au renouvellement partiel  
 » du grand pont existant sur le chenal de Nieuport.  
 » Ce travail étant d'une grande urgence, je crois devoir demander que la somme  
 » de 18,000 francs, nécessaire à sa mise à exécution, soit ajoutée, par amende-  
 » ment, à l'allocation pétitionnée, pour le service du port de Nieuport, à l'art. 43  
 » du projet de budget du Département des Travaux Publics de l'exercice 1857.  
 » Cette somme devrait naturellement être portée dans la colonne des charges  
 » extraordinaires et temporaires ; elle élèverait à un total de 140,420 francs, le  
 » crédit demandé pour le service du port de Nieuport. »

Il y a lieu, par conséquent, d'ajouter aux développements un nouveau littéra :

|  |         |
|--|---------|
| h. <i>Renouvellement partiel du grand pont existant sur le chenal<br/>de Nieuport.</i> Charge extraordinaire . . . . . fr. | 18,000  |
| et l'ensemble du crédit pétitionné est de . . . . .  | 140,420 |

Adopté.

ART. 44. *Côte de Blankenberghe :*

|   |             |
|---|-------------|
| a. <i>Travaux d'entretien :</i>   |             |
| 1 <sup>er</sup> lot, de <i>Wenduine</i> à <i>Blankenberghe</i> . . . . . fr.  | 42,700      |
| 2 <sup>e</sup> lot, de <i>Blankenberghe</i> à <i>Heyst</i> . . . . .  | 70,000      |
| b. <i>Prolongement en mer de deux jetées de la 2<sup>e</sup> section.</i> . . . .   | 20,000      |
| c. <i>Continuation du remplacement d'une partie du plan-<br/>cher des dunes devant Blankenberghe, par un pave-<br/>ment en briques avec bordures en pierre de taille.</i> . . . . | 3,200       |
| d. <i>Construction, en pierre de taille des Écaussines, d'un<br/>escalier à Blankenberghe</i> . . . . .   | 2,000       |
|   | Fr. 159,900 |

Adopté.

ART. 45. *Phares et fanaux :*

|   |     |              |
|---|-----|--------------|
| a. <i>Entretien des phares et fanaux de la côte de Flandre.</i> | fr. | 1,000        |
| b. <i>Travaux d'amélioration . . . . .</i>                      |     | 500          |
|   | Fr. | <u>1,500</u> |

Adopté.

## SECTION V.

## PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 46. *Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées. — Frais de bureau et de déplacement.* fr. 396,945 32

31. La 1<sup>re</sup> section fait observer que le corps des ponts et chaussées reste toujours également nombreux, quoique les travaux, notamment en ce qui concerne la construction de routes, ne présentent plus qu'une faible importance.

R. du G<sup>t</sup>. « Cette observation n'est pas fondée.

» Le corps des ponts et chaussées a été réduit successivement d'une  
» manière sensible.

» La situation actuelle comparée à celle de 1847, présente une éco-  
» nomie de près de 34,000 francs.

» Il n'est pas exact de dire que les travaux d'amélioration et de cou-  
» struction de routes n'ont plus qu'une faible importance. En effet, la  
» moyenne des crédits votés, pendant la période de 1840 à 1856, est  
» de 1,085,900 francs, et la somme demandée pour l'exercice 1857,  
» s'élève encore à 900,000 francs.

» Il est à remarquer, d'ailleurs, que les travaux d'amélioration des  
» voies navigables ont augmenté dans des proportions considérables, et  
» que jamais il n'y a eu autant de travaux extraordinaires en exécution  
» et à l'étude qu'en ce moment.

» Tous les travaux décrétés par la loi du 20 décembre 1851, sont  
» encore inachevés.

» De nouvelles concessions de chemins de fer ont été accordées depuis,  
» par la Législature, et un grand nombre d'autres sont en instruction  
» et peuvent être accordées très-prochainement. Eh bien! le Départe-  
» ment des Travaux Publics est parvenu à faire face à tous ces nou-  
» veaux services en augmentant dans une certaine proportion le travail  
» de chaque ingénieur ou conducteur, et il serait impossible de pousser  
» l'esprit d'économie plus loin qu'il l'a fait sans compromettre la marche  
» du service.

» Il est un fait qui échappe assez généralement à l'attention des mem-  
» bres de la Législature, et qu'il ne sera pas inutile de rappeler ici :  
» c'est que la somme demandée au budget de dépenses pour les membres  
» du corps des ponts et chaussées ne constitue pas le coût réel de ce  
» corps.

» Les ingénieurs et conducteurs étant chargés du service des ponts et  
» chaussées des provinces, celles-ci payent de ce chef à l'État un abon-

» nement annuel, s'élevant à fr. 69,469-67, qui figure, à titre de re-  
» cette, au budget des voies et moyens.

» D'un autre côté, on trouve au même budget une somme de  
» 79,462 francs que les compagnies concessionnaires de chemins de fer,  
» routes, etc., sont tenues de verser dans les caisses de l'État, du chef  
» de la surveillance que les membres du corps des ponts et chaussées  
» exercent sur les travaux.

» En déduisant ces deux sommes de celle de 603,609 francs deman-  
» dée pour le corps des ponts et chaussées, on trouve que la dépense à  
» laquelle ce corps donne lieu n'est que de 434,978 francs, chiffre très-  
» peu élevé eu égard à l'importance de ses attributions. »

§ 2. La 1<sup>re</sup> section fait observer que par suite du développement des chemins de fer de l'État et des chemins de fer concédés, l'État a à sa charge deux corps des ponts et chaussées. — N'y aurait-il pas lieu de fonder les deux administrations en une seule ?

R. du C<sup>t</sup>. « La fusion des deux administrations ne donnerait lieu à aucune  
» réduction dans la dépense, car les ingénieurs de l'administration des  
» chemins de fer en exploitation, comme ceux du corps des ponts et  
» chaussées, ont un service qui ne leur laisse point de loisirs. D'ailleurs,  
» cette fusion présenterait plus d'un inconvénient grave par la raison  
» que chacune des deux administrations, prise isolément, a déjà, dans  
» l'état actuel des choses, sinon trop, tout au moins suffisamment d'at-  
» tributions pour qu'elle puisse marcher sans encombre. »

§ 3. La 4<sup>e</sup> section attire l'attention du Gouvernement sur la position précaire des pontonniers dont le faible traitement n'est que de 300 francs.

R. du G<sup>t</sup>. « La position de ces agents est, en effet, très-malheureuse, surtout  
» depuis le renchérissement des denrées alimentaires.  
» Mais l'insuffisance du crédit qui a été voté jusqu'ici en faveur des  
» agents inférieurs des ponts et chaussées n'a pas permis d'améliorer  
» cette position.

» Du reste, le Gouvernement ayant compris dans le crédit qu'il a  
» demandé à la Législature, en faveur des agents inférieurs de l'État,  
» une certaine somme destinée spécialement aux pontonniers, il y a lieu  
» d'espérer que leur traitement pourra être augmenté très-prochainement. »

§ 4. Les 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> sections désirent savoir où en est l'instruction judiciaire ouverte l'année dernière, relativement au préjudice causé au trésor public par la perception injuste de revenus de certains terrains expropriés pour la construction du canal de la dérivation de la Lys.

R. du G<sup>t</sup>. « Il résulte de l'instruction judiciaire dont il s'agit, que les faits con-  
» statés, en ce qui touche la culture de terrains acquis pour compte de  
» l'État et l'enlèvement de certaines récoltes provenant de ces mêmes  
» terrains, ne constituent ni crime ni délit, mais un simple maraudage.  
» On a donc pensé qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre, et que la

- » seule répression à exercer devait consister dans l'application des peines
- » disciplinaires prévues par les règlements en vigueur.
- » C'est ainsi qu'un ingénieur et un sous-ingénieur ont été mis en non-
- » activité sans traitement, et qu'un commis a été révoqué de ses fonctions.
- » Tous ont réclamé contre cette mesure de sévérité, en cherchant à
- » démontrer l'inexactitude de certaines dépositions faites contre eux.
- » L'instruction sur ce point continue.
- » Du reste, le Gouvernement se réserve de revendiquer le produit
- » des récoltes faites indûment sur des terrains appartenant à l'État, bien
- » qu'il s'agisse, en réalité, de sommes peu importantes, comme l'avait
- » établi d'abord l'enquête administrative. »

La section centrale n'a pas trouvé complètement satisfaisante la réponse de l'administration, en ce qui concerne la revendication du produit des récoltes sur les terrains destinés à la construction du canal de Schipdonck vers Heyst. Elle a demandé, en outre, communication des diverses enquêtes. Le tout sera déposé sur le bureau pendant la discussion. Plusieurs membres regrettent que le procès-verbal du juge de paix n'ait point été joint au dossier.

La section centrale adopte.

ART. 47. *Traitements et indemnités des chefs de bureau et commis, des éclusiers, pontonniers, gardes-ponts à bascule et autres agents subalternes des ponts et chaussées.* . fr. 423,917 86

§ 1. Le Gouvernement propose, dans ses amendements du 23 janvier (Documents parlementaires, n° 73, session de 1856-1857, pages 3 et 4), d'augmenter cette allocation de 4,900 francs, savoir :

- a. Pour majorer les primes accordées aux éclusiers et pontonniers du canal de Charleroy à Bruxelles . . . . . fr. 4,000
- b. Pour le traitement d'un agent spécial qui serait chargé de la police permanente des courts biefs du même canal . . . . . fr. 900

La section centrale admet le crédit de 4,000 francs, charge ordinaire, pour les primes, mais elle ne reconnaît pas la nécessité de nommer un nouveau surveillant et rejette la somme de 900 francs demandée à cet effet.

Elle adopte l'art. 47, avec le chiffre de fr. 427,917-86, comme charges ordinaires.

- § 2. Relativement aux éclusiers, la section centrale invite le Gouvernement à exiger que le service des écluses soit fait par ceux à qui ce service incombe et avec la plus grande régularité. Il y a non-seulement des éclusiers, mais des sous-éclusiers, logés comme les premiers aux frais de l'État, ce qui n'empêche pas les éclusiers d'avoir encore des ouvriers à leurs ordres.
- § 3. La section centrale a demandé où en était la question de la suppression progressive des ponts à bascule.

R. du G<sup>t</sup>. « En 1856, le Département des Travaux Publics a supprimé quatre » ponts à bascule. Il n'en reste plus que cinq dans tout le pays, et s'ils » n'ont pas aussi été supprimés, c'est parce qu'il y a encore une assez

» 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.  
 » Toutefois, les chemins de fer de Bruxelles à Namur et de Louvain  
 » à Charleroi, devant nécessairement anéantir le roulage sur les routes  
 » où trois de ces ponts sont placés, l'on a demandé et l'on attend un  
 » rapport des ingénieurs en chef dans les provinces de Brabant et de  
 » Namur, sur le point de savoir si le moment n'est pas arrivé d'opérer la  
 » suppression de ces trois instruments de pesage. Quant aux deux autres,  
 » leur maintien provisoire est indispensable pendant deux ou trois ans. »

Par lettre en date du 17 février, M. le Ministre des Travaux Publics nous a fait connaître que les ponts à bascule de Mont-Saint-Jean et de Vleurgat seront supprimés à dater du 1<sup>er</sup> avril prochain.

ART. 48. *Frais des jurys et des conseils de perfectionnement; et missions des élèves-ingénieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil* . . . . . fr. 12,000

Adopté.

### CHAPITRE III.

#### MINES.

Ce chapitre n'a donné lieu, dans les sections ni en section centrale, à aucune observation. Nous nous bornons à appuyer le vœu émis par la 1<sup>re</sup> section, que la section centrale chargée d'examiner la proposition de loi sur les redevances des mines, due à l'initiative de M. le baron de Man d'Attenrode, termine son travail le plus tôt possible.

La section centrale adopte les crédits tels qu'ils sont présentés.

|          |   |            |
|----------|---|------------|
| ART. 49. | <i>Personnel du conseil des mines. — Traitements</i> . . . .  | fr. 41,700 |
| ART. 50. | — — — <i>Frais de route</i> . . . .   | 600        |
| ART. 51. | — — — <i>Matériel</i> . . . .   | 2,000      |
| ART. 52. | <i>Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement</i> . . . .                                      | 45,000     |
| ART. 53. | <i>Impressions, achats de livres, de cartes et d'instruments; publication de documents statistiques, encouragements et subventions, essais et expériences</i> . . . . . | 7,000      |
| ART. 54. | <i>Traitements et indemnités du personnel du corps des mines.</i>   | 146,000    |
| ART. 55. | <i>Frais des jurys d'examen et des conseils de perfectionnements et missions des élèves-ingénieurs de l'école spéciale des mines.</i> . . . . .                         | 6,000      |
| ART. 56. | <i>Commission des procédés nouveaux. — Frais de route et de séjour</i> . . . . .  | 600        |

|  |             |
|--|-------------|
| ART. 57. Commission des procédés nouveaux. — Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc. . . . .          | 1,400       |
| ART. 58. Commission des Annales des travaux publics. — Frais de route et de séjour . . . . .                 | 1,100       |
| ART. 59. Commission des Annales des travaux publics. — Publication du recueil, frais de bureau, etc. . . . . | 5,900       |
|  | Fr. 255,300 |

## CHAPITRE IV.

### SERVICES D'EXÉCUTION. — CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE.

1. Trois questions principales, en ce qui concerne le chemin de fer, ont surtout occupé la Chambre dans les derniers temps : EXPOSÉ PRÉLIMINAIRE.

- L'exploitation par l'État ;
- Le compte du coût et des produits de l'entreprise ;
- La réorganisation de l'administration.

Nous résumerons succinctement les délibérations de la section centrale sur ces graves sujets.

Nous faisons la remarque que la question des tarifs n'a pas été traitée ni dans les sections de la Chambre ni en section centrale.

2. L'idée de la cession du chemin de fer à l'industrie privée, n'a pas été accueillie avec faveur dans la Chambre ; on ne l'a jamais proposée franchement ; les inconvénients d'un service qui, suivant la nature des choses, n'entre point dans les attributions essentielles du Gouvernement, ont été plus d'une fois reconnus et signalés, mais généralement nous avons cru possible d'atténuer ces inconvénients, sinon de les faire disparaître entièrement, et de conserver ainsi entre les mains de l'administration un instrument qui peut être très-productif et dont la nation entière retire d'immenses avantages. EXPLOITATION PAR L'ÉTAT.

D'autres combinaisons que l'abandon pur et simple aux compagnies ont été mises en avant ; votre section centrale en a recueilli dans les discussions parlementaires plusieurs qui lui ont paru dignes d'être reproduites comme sujets d'étude et d'examen :

1° Fusion des chemins de fer de l'État avec ceux des compagnies, de manière à former une seule association ;

2° Constituer au chemin de fer un fonds spécial qui serait administré par un syndicat particulier ;

3° Donner au chemin de fer une existence propre, analogue à celle de la Banque nationale, avec faculté d'emprunter et de se créer des actionnaires.

Nous ne mentionnons ici que pour mémoire les essais tentés ou proposés, d'abandonner à l'adjudication publique, des parties plus ou moins considérables de l'exploitation.



Deux membres ont posé les questions suivantes :

« L'intervention de l'État telle qu'elle existe pour l'exploitation du capital considérable, engagé dans les chemins de fer, offre-t-elle des garanties suffisantes de bonne administration ? »

» Le succès d'une entreprise aussi vaste, aussi compliquée, est-il possible avec l'instabilité ministérielle et des éléments de direction, que l'intérêt n'associe pas à la prospérité ? »

» Dans l'hypothèse du maintien de l'intervention de l'État, pour l'exploitation du chemin de fer, n'y a-t-il pas lieu de diminuer cette intervention pour les détails tels que la construction et la reconstruction du matériel par les agents, etc. ? »

La section centrale, sans se prononcer formellement sur ces questions, est, à l'unanimité des membres présents, d'avis que la situation actuelle laisse beaucoup à désirer, et réclame des améliorations urgentes.

Un autre membre demande que la section centrale se livre à un examen plus approfondi des trois systèmes énumérés ci-dessus, et qu'elle indique sa préférence pour l'un des trois ; il insiste sur la nécessité de se livrer à un semblable travail, afin que l'on puisse prendre un parti avant que le Gouvernement se soit prononcé sur les principes fixes et immuables dont, suivant la note préliminaire du budget, page 31, l'adoption se trouve encore ajournée aujourd'hui.

La section centrale se borne à signaler ces trois systèmes à l'attention du Gouvernement ; toutefois, elle ne veut pas prétendre qu'il n'existe point d'autres moyens plus efficaces d'atteindre le but désiré.

§ 3. La section centrale n'a point examiné de nouveau la situation financière du chemin de fer de l'État ; elle s'en réfère aux chiffres et tableaux insérés au rapport de 1856 (Documents parlementaires, session de 1855-1856, n° 190, pp. 36, 76 et suiv.), ainsi qu'aux explications données par M. le Ministre des Travaux Publics, dans la séance du 3 mai (Annales parlementaires, 1855-1856, p. 1302) et celle du 8 mai 1856 (*ibid.*, p. 1522).

COMPTE DU CHEMIN DE FER ENVERS L'ÉTAT.

Elle insiste sur ce point, c'est qu'il importe de distinguer nettement, dans le compte de l'entreprise, les dépenses afférentes au capital, des dépenses ordinaires ou extraordinaires d'entretien et de service.

Elle exprime formellement le vœu qu'il soit dressé annuellement un bilan commercial de l'opération du chemin de fer, et que ce bilan soit communiqué aux Chambres.

§ 4. Des arrêtés royaux de 1852 jetèrent les bases d'une organisation complète de l'administration du chemin de fer ; mais ils ne furent jamais exécutés dans leur entier.

ORGANISATION DU CHEMIN DE FER.

Dès 1853, on agita dans la Chambre la nécessité d'une réorganisation ; les budgets votés pour les exercices 1854, 1855 et 1856 accordèrent, en vue de faciliter l'application d'une réforme, les facultés les plus étendues de transfert au Gouvernement.

La réorganisation que le Ministre vous propose aujourd'hui d'introduire partiellement, au moyen de certains changements dans les allocations du budget, repose sur les bases indiquées par le comité consultatif, et formulées par celui-ci dans le projet qui se trouve inséré au volume de ses séances (Documents parlementaires, session de 1855-1856, n° 261, p. 455).

Les principes généraux de cette réorganisation sont consignés dans le volume

précité, et ils ont été discutés dans les séances de la Chambre des Représentants du 16 au 22 janvier 1836, lors du vote du crédit de fr. 1,983,484-10 au Département des Travaux Publics.

Ne faut-il pas une loi spéciale pour organiser l'administration des chemins de fer ?

Cette question a été soulevée dans la section centrale de 1836 (Documents parlementaires, session de 1833-1836, n° 190, pp. 4 et 74), dont la majorité semblait pencher pour l'affirmative, et dans la Chambre, séances du 3 mai (Annales parlementaires, 1833-1836, p. 1303), du 3 mai (*ibid.*, pp. 1320 et suiv.) et du 6 mai (*ibid.*, pp. 1332 et suiv.).

Un membre de la section centrale a lu, sur ce sujet, la note ci-après :

« Il y a une grande analogie entre la situation du Ministère de la Guerre vis-à-vis du Parlement, avant le vote des lois d'organisation, et celle que l'administration des chemins de fer a aujourd'hui. Aussi longtemps que les cadres de l'armée n'ont point été déterminés par la loi, que les nécessités de la défense nationale n'ont point été nettement, complètement exposées, et discutées dans la Chambre, le budget de la Guerre comme celui des Travaux Publics actuellement, a fait naître des objections nombreuses, des discussions interminables et des répugnances presque invincibles. Cet état de choses a cessé par l'adoption des lois organiques. Ne pourrait-on pas s'attendre à un résultat semblable, si la Chambre s'était une fois sérieusement occupée d'une loi organique du chemin de fer de l'État ?

» En fait, on l'a parfaitement remarqué dans les discussions du mois de janvier 1836, il y a eu presque autant d'essais d'organisation que de ministres qui se sont succédé au pouvoir ; d'autre part, l'on ne peut nier que la fixité dans l'organisation ne soit un indispensable élément de succès.

» Enfin, l'art. 55 de la loi du 13 mai 1846 porte ce qui suit :

« L'organisation définitive de la comptabilité du chemin de fer de l'État fera l'objet d'une loi spéciale, qui sera présentée dans la session de 1846 à 1847. »

« Un projet de loi spécial a été effectivement présenté dans la séance du 14 avril 1847 (Documents parlementaires, session de 1846-1847, n° 296) ; il a été retiré et remplacé par un projet beaucoup plus étendu, dans la séance du 27 janvier 1833 (Documents parlementaires, session de 1832-1833, n° 116). Ce dernier a été tenu en suspens par suite de l'enquête à laquelle s'est livré le comité consultatif, et il se trouve en section centrale aujourd'hui. L'un et l'autre de ces projets s'appliquaient exclusivement au service des recettes, mais les termes précités de la loi de comptabilité sont aussi généraux que possible. Une loi sur la comptabilité du chemin de fer de l'État peut comprendre tout le service financier de cette administration, les recettes comme les dépenses du chemin de fer de l'État, par conséquent l'organisation complète dans toutes ses ramifications.

» Aujourd'hui il reste à satisfaire au vœu de la loi générale sur la comptabilité de l'État.

» Si l'on se décidait à satisfaire à ce vœu, on pourrait peut-être trouver plus facilement les fonds nécessaires (Annales parlementaires, 1833-1836, p. 1302), mettre en pratique les procédés simples, commodes, économiques des compagnies (*ibid.*, p. 1310), abaisser dans certains cas les tarifs (*ibid.*, 1322), récompenser le travail intellectuel des agents supérieurs (*ibid.*, p. 1334), toutes choses éminemment utiles au succès d'une entreprise commerciale comme celle du

» chemin de fer, et qui ont été reconnues, en 1856, constituer des avantages exclusivement propres aux compagnies. »

Lors de la discussion du budget de 1856, le Gouvernement a cru qu'il était plus convenable de lui laisser le soin de faire cette réorganisation : la matière est difficile, sujette à de nombreuses vicissitudes ; il y aurait à craindre qu'une loi faite pour les besoins du moment, ne fût plus d'accord avec les nécessités du service, au bout de quelques années.

La Chambre a paru d'accord avec le Gouvernement pour lui laisser le soin et la responsabilité de cette organisation nouvelle, et celui-ci s'est engagé à traduire ses projets en chiffres dans le budget qui nous occupe.

Suivant la promesse faite par le Gouvernement, les mutations proposées ne comportent point une augmentation de dépense.

Nous avons cru devoir demander beaucoup de renseignements à l'administration : si l'on s'étonnait de leur nombre, nous ferions remarquer que, depuis quatre ans, on a vécu dans le provisoire, en attendant le résultat des travaux du comité consultatif ; notre plus vif désir et notre but ont été de tâcher d'arriver à une organisation stable.

§ 1. Les 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections demandent communication de l'arrêté organique de l'administration du chemin de fer, dont il est fait mention dans la note préliminaire.

DISCUSSION GÉNÉRALE  
DANS LES SECTIONS.

R. du G<sup>t</sup>. « J'ai eu l'honneur d'exposer à la Législature, page 31 des développements à l'appui du budget de 1857, n° 21, que la réorganisation de l'administration serait basée, autant que possible, sur les principes du projet qui m'a été soumis par le comité consultatif. Mais j'ai ajouté que je comptais l'établir en fait, avant de la régler d'une manière définitive. J'ai insisté aussi sur la nécessité de la mettre à exécution graduellement, pour éviter les inconvénients et la perturbation qui pourraient être la conséquence de changements d'attributions sans ménager la transition.

» Je ne suis donc pas en mesure de déposer le projet demandé. Seulement, afin d'éclairer la Législature sur les principes généraux de cette réorganisation, je ne vois aucun inconvénient à communiquer à la section centrale ou à déposer sur le bureau de la Chambre, le projet élaboré par le comité consultatif. »

§ 2. La 6<sup>e</sup> section fait observer que les arrêtés de nomination du personnel du chemin de fer ne figurent jamais au *Moniteur*, contrairement à la prescription formelle de la loi du 28 février 1843.

R. du G<sup>t</sup>. « Les dernières nominations par arrêté royal ont été insérées au *Moniteur*, en juillet et décembre derniers, nos 203 et 358. Des mesures ont été prescrites pour que les omissions qui ont eu lieu précédemment ne se reproduisent plus à l'avenir. »

§ 3. La 5<sup>e</sup> section s'abstient sur les art. 61, 65, 71, 76 et 79, parce qu'elle n'a pas la conviction que ces crédits soient intégralement employés à payer de véritables ouvriers. Elle considérerait comme un grave abus d'imputer sur ces allocations des traitements déguisés.

- R. du G<sup>t</sup>. « Il a été fait droit à cette objection, en régularisant la position de  
 » tous les agents dont la position pouvait être considérée comme irrégulière quant à l'imputation de leur traitement.  
 » Les instructions de l'administration sont formelles : il est strictement défendu aux chefs immédiats d'utiliser en qualité de commis de bureau, un agent qui aurait été admis comme ouvrier.  
 » Les agents qui ont la qualité d'agréé peuvent seuls être préposés à la tenue de certaines notes et attachements, mais leur service principal est essentiellement celui d'un chef de brigade, peseur, aide au factage, etc. »

54. La lettre, ci-après textuellement reproduite, de M. le Ministre des Travaux Publics fera connaître les demandes de renseignements que nous avons formulées et les réponses du Gouvernement :

DISCUSSION GÉNÉRALE  
 EN SECTION GÉNÉRALE.

Bruxelles, le 9 février 1887.

« L'administration des chemins de fer, postes et télégraphes se trouve en ce moment, au point de vue organique, dans une situation transitoire. C'est ce que j'ai eu l'honneur de faire connaître dans les développements à l'appui du projet de budget pour 1887.

» Dans la pensée du Gouvernement, cette transition, de même que les transferts proposés, doivent conduire, dans un temps peu éloigné, à asseoir cette administration sur les bases suivantes :

» L'administration est dirigée, sous l'autorité immédiate du Ministre, par un directeur général.

» Elle comprend :

» I. Un conseil d'administration, composé des fonctionnaires supérieurs du Département, qui est appelé à émettre un avis sur les affaires que le Ministre détermine.

» En outre, un comité permanent, par branche spéciale de service, examine les propositions à soumettre au Ministre.

» II. Des inspecteurs généraux ou d'administration qui sont chargés de l'examen de questions spéciales et de la surveillance supérieure des services :

» III. Un service central, un contrôle et cinq directions spéciales, savoir :

» Voies et travaux,

» Traction et matériel,

» Transports,

» Postes,

» Télégraphes.

» Le tableau (annexe C), résume les cadres projetés.

» Le Ministre reçoit directement et sans intermédiaire la correspondance relative aux affaires qu'il détermine.

» Il signe les décisions de principe et celles qui engagent une dépense.

» Le directeur général signe les ordres d'exécution.

» Les directeurs agissent sous l'autorité immédiate du directeur général. Ils  
» sont responsables de la bonne exécution du service.

» Les propositions des directeurs, formulées sous forme de projet de décision  
» et accompagnées du dossier contenant toute l'instruction de l'affaire et d'un  
» rapport servant d'exposé des faits, sont, après examen et modification, s'il y a  
» lieu, présentées au Ministre par le directeur général.

» Les services comportent respectivement :

### I. *Service central.*

» Affaires générales et réservées. — Budgets, personnel, caisse des pensions et  
» secours, masse d'habillement. — Ordres généraux et instructions. — Indica-  
» teur général. — Archives. — Expédition.

### II. *Contrôle.*

» Vérification de la comptabilité et contrôle des recettes (stations et percep-  
» tions). — Vérification et contrôle de l'atelier du timbre.

» Vérification des dépenses, des magasins et inventaires.

### III. *Voies et travaux.*

» Direction du service. — Entretien des voies et travaux d'art, divisé en lignes  
» et en sections. — Entretien des bâtiments. — Travaux neufs importants.

### IV. *Traction et matériel.*

» Direction du service. — Traction et entretien ordinaire du matériel divisés en  
» lignes et en ateliers. — Les ateliers de grosses réparations et de montage, à  
» Malines. — Approvisionnements. — Combustible. — Éclairage.

### V. *Transports.*

» Direction du service. — Surveillance du service divisée en un certain nom-  
» bre de districts. — Les stations et convois.

### VI. *Postes.*

» Direction du service. — Surveillance divisée également en un certain nom-  
» bre de districts. — Les perceptions, distributions et bureaux ambulants.

### VII. *Télégraphes.*

» Direction du service. — Surveillance du service. — Entretien et établis-  
» sement des lignes télégraphiques. — Bureaux télégraphiques.

» Telle est l'esquisse générale de l'organisation que le gouvernement se propose  
» de mettre successivement en pratique.

» Ces bases sont, à très-peu de choses près, celles admises par le comité con-

» sultatif dont le but principal était de grouper les services par spécialité, de  
 » manière à concentrer les forces vives de chacune et à définir la responsabilité.

» En fait, une partie de cette organisation est déjà mise en pratique. On pourra  
 » en juger par les détails qui vont suivre et qui répondent à la première question  
 » posée par la section centrale, ainsi conçue :

« Faire connaître : 1° l'organisation actuelle de chaque branche de service  
 » dont il s'agit, tant en ce qui concerne les cadres qu'en ce qui concerne les  
 » attributions. »

» L'administration des chemins de fer, postes et télégraphes est composée, en  
 » ce moment, de la manière suivante :

#### *Administration centrale.*

» L'administration est dirigée, sous l'autorité immédiate du Ministre, par un  
 » directeur général.

» La surveillance supérieure des services est répartie entre trois fonctionnaires  
 » supérieurs :

» Un inspecteur général pour les postes,

» Un inspecteur général pour les services techniques,

» Un inspecteur en chef pour les services de transports.

» Les attributions, à l'administration centrale, sont réparties entre six direc-  
 » teurs qui sont responsables de tous les faits provenant d'un défaut d'initiative  
 » ou de prévoyance. Ils proposent les projets d'amélioration et les ordres qu'ils  
 » jugent opportuns dans l'intérêt du service, et ils assurent la prompte et régu-  
 » lière expédition des affaires (§§ VII à X de l'instruction du 20 mars 1852,  
 » page 62).

» Les directions comprennent respectivement :

(Voir, pour les cadres détaillés, les tableaux annexes *D, E, F, G, H, I, J, K.*)

#### PREMIÈRE DIRECTION. — *Service central.*

» Affaires générales et réservées. — Rapports d'inspection. — Ordres généraux.  
 » — Renseignements et statistique générale. — Formation des projets de budgets  
 » et des crédits spéciaux. — Personnel. — Caisse de pension et de secours des  
 » ouvriers. — Masse d'habillement. — Comptabilité centrale des dépenses. —  
 » Imprimés et matériel de bureau. — Agenda général et classement des archives :  
 » 1 directeur (emploi vacant),  
 » 1 inspecteur (id.),  
 » 2 sous-inspecteurs,  
 » 2 chefs de bureau.

#### 2<sup>e</sup> DIRECTION. — *Voies et travaux.*

» Entretien et amélioration des routes, voies, travaux d'art, bâtiments et dé-  
 » pendances. — Étude et examen des projets de travaux neufs ou d'amélioration.  
 » — Cahiers des charges et contrats. — Conventions spéciales au service. — Déli-

» mitations, bornages, emprises, rétrocessions. — Comptabilité des rails, bil-  
 » les, etc. — Statistique spéciale au service. — Dépôt de cartes, plans, etc. :

- » 1 directeur (emploi vacant),
- » 1 inspecteur,
- » 1 chef de bureau,
- » 1 ingénieur (emploi vacant).

### 3<sup>e</sup> DIRECTION. — *Traction et matériel.*

» Entretien du matériel. — Étude des projets de modification ou d'amélioration.  
 » — Locomotion et traction. — Répartition des locomotives ; — parcours des  
 » locomotives et du matériel des transports. — Primes d'économie et de régula-  
 » rité. — Cahiers des charges et contrats. — Approvisionnements, comptabilité du  
 » magasin central et des dépôts. — Vérification des inventaires. — Conventions  
 » spéciales au service. — Statistique spéciale au service, etc., etc. :

- » 1 directeur,
- » 1 inspecteur,
- » 2 chefs de bureau,
- » 1 ingénieur (emploi vacant).

### 4<sup>e</sup> DIRECTION. — *Exploitation.*

» Marche des convois et leur coïncidence avec les autres moyens de transport.  
 » Répartition du matériel des transports. — Transport des voyageurs, bagages,  
 » équipages, marchandises, finances, bétail, etc. — Factage et camionnage. —  
 » Services internationaux et mixtes. — Formalités en matière de douanes et d'oc-  
 » trois. — Pertes et avaries, objets trouvés. — Police des stations. — Conven-  
 » tions spéciales au service, etc. :

- » 1 directeur (intérimaire),
- » 1 inspecteur (emploi vacant),
- » 1 sous-inspecteur,
- » 2 chefs de bureau.

### 5<sup>e</sup> DIRECTION. — *Postes.*

» Organisation de la marche des courriers et leur coïncidence avec le chemin  
 » de fer. — Bureaux ambulants. — Distribution des lettres et journaux dans les  
 » villes. — Service rural. — Offices étrangers. — Conventions spéciales au ser-  
 » vice. — Franchises et contre-seings. — Contraventions. — Relais, messageries  
 » et services des affluents, etc. :

- » 1 directeur,
- » 1 inspecteur,
- » 1 sous-inspecteur,
- » 1 chef de bureau,

### 6<sup>e</sup> DIRECTION. — *Comptabilité générale et contrôle.*

» Comptabilité et comptes généraux des recettes. — Vérification sur pièces et  
 » contrôle de l'application des taxes. — Statistique du mouvement et des recettes  
 » en général. — Versements. — Vérification de caisse. — Apurement des comp-  
 » tes. — Décomptes internationaux et mixtes. — Contrôle des opérations du ser-  
 » vice du timbre. — Rebuts et non-valeurs, etc. :

- » 1 directeur (emploi vacant),
- » 1 inspecteur (id.),
- » 1 sous-inspecteur faisant fonctions d'inspecteur,
- » 5 chefs de bureau (2 emplois vacants).

### *Services d'exécution.*

» Les chefs de service correspondent directement avec le Ministre, ils ont la  
 » responsabilité du service qui leur est confié, veillent à l'exécution des ordres  
 » de l'administration supérieure, et soumettent toutes les propositions que leur  
 » dicte le bien du service, l'intérêt du public et du Trésor. (Art. 5, 6 et 7 de  
 » l'arrêté organique, page 20, et art. 10 à 20 de l'instruction du 20 mars 1852.  
 » page 78.)

» Les services d'exécution comprennent respectivement :

### *Voies et travaux.*

» Entretien de la route, des voies, travaux d'art, etc. — Surveillance et police  
 » des lignes :

- » 1 ingénieur-chef de service, ligne de l'Ouest,
- » 1 — — — — — du Midi,
- » 1 ingénieur faisant fonctions de chef de service, — du Nord-Est,

» Constructions (étude des projets et leur exécution) :

- » 3 ingénieurs,
- » des chefs et sous-chefs de section.

» Réceptions des fers et billes :

- » 1 ingénieur, pour le triage et les épreuves des rails,
- » 1 sous-inspecteur, pour le triage et le poinçonnage des billes.

» Délimitations, nivellements, etc. :

- » 1 ingénieur géomètre.

» Ces services sont centralisés par la 2<sup>e</sup> direction, à l'administration centrale.

### *Traction et arsenal.*

» Entretien et réparation des locomotives dans les ateliers des lignes :

- » 1 ingénieur chef de service, ligne du Nord-Est.
- » 2 — — — — — du Midi.
- » 1 ingénieur faisant fonctions de chef de service, — de l'Ouest.



- » 2 ingénieurs de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe et un chef de section sont adjoints aux trois chefs de service.
- » Grosses réparations des locomotives et voitures et travaux de montage à l'arsenal :
- » 1 ingénieur en chef de l'arsenal.
- » Pour les ateliers de locomotives, voitures :
- » 2 ingénieurs,
- » 2 sous-ingénieurs.
- » Entretien des voitures et wagons sur les lignes :
- » 1 ingénieur-inspecteur,
- » 1 chef de station.
- » Réceptions du combustible et fabrication du coke :
- » 1 ingénieur,
- » 1 sous-ingénieur.
- » Éclairage et chauffage des bureaux des stations, salles d'attente, ateliers, etc. :
- » 1 ingénieur.
- » Ces services sont centralisés par la 3<sup>e</sup> direction, à l'administration centrale.

*Transports. (Mouvement et trafic.)*

- » Instruction des affaires contentieuses résultant de pertes, avaries, retards, accidents, etc. :
- » 1 inspecteur.
- » 2 chefs de ligne, pour rechercher les colis égarés.
- » Relations internationales avec les différents chemins de fer étrangers :
- » 1 agent général ou inspecteur.
- » Surveillance spéciale des stations gérées par un chef de district :
- » 1 inspecteur.
- » Surveillance du service des stations et des convois :
- » 5 chefs de district, chargés en même temps de la direction d'une station de premier ordre.
- » Ces services sont centralisés par la 4<sup>e</sup> direction, à l'administration centrale.

*Postes.*

- » Surveillance de la marche du service, des bureaux, des relais et service de messageries :
- » Cette surveillance était répartie entre trois inspecteurs territoriaux, dont deux sont détachés à l'administration centrale, depuis le 1<sup>er</sup> octobre dernier, et le troisième est en congé pour maladie grave.
- » Actuellement, cette surveillance est divisée en districts et répartie entre un inspecteur et huit contrôleurs de comptabilité.

- » L'administration compte organiser ce service en six districts.
- » Bureaux ambulants sur le chemin de fer :
  - » 1 chef de ligne, ligne du Midi,
  - » 1 — — — de l'Ouest,
  - » 1 — — — du Nord-Est.
- » Ces services sont centralisés par la 5<sup>e</sup> direction, à l'administration centrale.

### *Télégraphes.*

- » Ce service est dirigé personnellement par le directeur général.
- » Surveillance du service et établissement de lignes nouvelles, etc. :
- » 1 inspecteur,
- » 1 sous-inspecteur.
- » Bureau central :
- » 1 chef de bureau (vérificateur):

### *Services en général.*

- » Sont rangés sous ce titre les services qui ne se rattachent pas exclusivement à l'un de ceux qui sont définis ci-dessus, et qui pourvoient aux besoins des services en général ou tout au moins de plusieurs services.
- » Magasin central. Approvisionne les stations, ateliers, routes, etc., des objets de consommation et de matières :
  - » 1 inspecteur-conservateur du matériel.
  - » Atelier de fabrication des timbres-poste et des coupons, etc. :
  - » 1 inspecteur.
  - » Fournitures de bureau et imprimés nécessaires à tous les services d'exécution.
  - » 1 chef de bureau.
- » Masse d'habillement pour les agents inférieurs du chemin de fer, postes et télégraphes :
  - » 1 secrétaire (commis-chef).
  - » Vérification des magasins, dépôts et des inventaires du mobilier, outillage, etc., de tous les services :
  - » 3 vérificateurs (dont un emploi vacant),
  - » Réception des fournitures nécessaires à tous les services, sauf les travaux, les rails et billes :
    - » 1 secrétaire (commis-chef).
- » Les tableaux ci-annexés, sous les litt. *D, E, F, G, H, I, J, K*, résument le nombre de fonctionnaires et d'employés par branche spéciale de service.
- » Pour compléter la réponse à la première question, je joins également à la présente les règlements organiques et les instructions spéciales qui régissent actuellement les différents services.

» 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> questions. «« Quels sont les changements qui seront opérés au moyen  
 »» des transferts proposés tant au point de vue des cadres que des attributions ?—  
 »» Les motifs qui justifient ces changements et le système qui leur sert de base ? »»

» L'ensemble du système a été exposé au commencement de cette note. Il repose  
 » sur le projet du comité.

» Le tableau synoptique ci-joint (annexe litt. L) met en présence l'organisation  
 » en vigueur, celle projetée par le comité et enfin l'organisation transitoire pro-  
 » posée.

» Le tableau annexe litt. C, donne le résumé du personnel nécessaire à la  
 » bonne direction et à la surveillance active d'une administration qui comporte  
 » (chemins de fer, postes et télégraphes réunis) au delà de neuf mille agents de  
 » toute catégorie, et dont le budget annuel s'élève, en dépenses, à 15 millions et  
 » en recettes à 30 millions.

» Il est à observer qu'actuellement un nombre important d'emplois supérieurs  
 » est vacant par suite de décès, démissions, etc., et que, nécessairement, il a dû  
 » y être pourvu dans les cadres projetés pour assurer convenablement la marche  
 » des services.

» Quant aux transferts projetés, ils ont pour but de régulariser certaines impu-  
 » tations de traitements et principalement de grouper par service, conformément  
 » à la pensée du comité consultatif, toutes les dépenses qu'il est possible de spé-  
 » cialiser. — En d'autres termes, et pour citer un exemple, la part de crédit affé-  
 » rente au personnel de la deuxième direction à l'administration centrale, a été  
 » réunie à celle qui est destinée au personnel d'exécution des *Voies et Travaux*  
 » (art. 60 du budget de 1857).

» Il en est de même des parties de crédit de l'art. 2, afférentes aux 3<sup>e</sup> direction  
 » (*Matériel et traction*), 4<sup>e</sup> direction (*Exploitation*) et 5<sup>e</sup> direction (*Postes*), qui  
 » ont été reportées sur les crédits pour traitements du personnel d'exécution cor-  
 » respondant à ces services respectifs (art. 64, 70 et 84 du budget de 1857).  
 » En sorte que les dépenses réservées à l'art. 2 pour la surveillance supérieure,  
 » le service central et le contrôle, ainsi que celles spécifiées pour les *Services en*  
 » *général* (art. 78 à 81 du budget de 1857), constitueront les frais généraux à  
 » répartir sur les différents services.

» Pour compléter les renseignements demandés par la section centrale, j'ai  
 » l'honneur, Monsieur le Président, de joindre à la présente note le texte du projet  
 » d'organisation élaboré par le comité.

» Agrérez, etc.

» Signé, A. DUMON. »

Les arrêtés et instructions qui régissent actuellement les services seront dé-  
 posés sur le bureau, à l'inspection des membres de la Chambre, pendant la dis-  
 cussion du budget.

Il en sera de même de l'exemplaire du projet élaboré par le comité et détaché  
 du volume (Documents parlementaires, session de 1855-1856, n° 261).

§ 3. Pour élucider plus complètement les projets du Gouvernement concernant l'or-

ganisation, la section centrale a posé au Gouvernement les trois questions suivantes :

*1<sup>re</sup> question.* — En quoi l'organisation actuellement en vigueur diffère-t-elle de celle arrêtée en 1852 ?

R. du G<sup>t</sup>. « L'organisation de 1852 repose sur les bases suivantes :

- » La suppression de la direction unique extérieure ;
- » La centralisation des services au Département, sous l'autorité immédiate du Ministre, avec le concours d'un directeur général et de six directions d'examen et de contrôle ;
- » La création de chefs de service d'exécution correspondant avec le Ministre et le directeur général, selon l'importance des affaires.
- » Ce système fonctionne encore aujourd'hui.
- » Les seules différences entre 1852 et ce qui existe aujourd'hui se bornent aux points suivants :
- » 1<sup>o</sup> L'organisation de 1852 avait réduit de trois à deux le nombre de chefs de service préposés à la surveillance des voies et travaux sur les lignes, de même que celui des chefs de service de la traction.
- » La surveillance n'ayant pas pu être convenablement assurée dans ces limites, il a fallu reporter le nombre de chefs de service à :
- » Trois pour les voies et travaux,
- » Et trois pour la traction.
- » 2<sup>o</sup> Les deux chefs de service préposés à la surveillance l'un du mouvement, l'autre du trafic, ont été supprimés.
- » Leurs attributions ont été réparties, conformément au projet du comité, entre cinq chefs de district.
- » 3<sup>o</sup> Des trois inspecteurs territoriaux des postes, créés par l'organisation de 1852, un fait fonctions de directeur et un est chargé des attributions d'inspecteur, à l'administration centrale, en remplacement des titulaires de ces emplois, qui sont décédés. Le troisième est éloigné du service par suite d'une infirmité grave qui, probablement, ne lui permettra plus de reprendre l'exercice de ses fonctions.
- » Actuellement, les attributions des inspecteurs territoriaux sont exercées par les contrôleurs de comptabilité et des recettes. En exécution du projet du comité, je compte réunir la surveillance du service des postes et celle des recettes entre les mains des mêmes fonctionnaires, et répartir ces attributions en six districts territoriaux.
- » 4<sup>o</sup> Sur six directeurs et six inspecteurs qu'il doit y avoir au Département, en exécution de l'arrêté de 1852, il n'y a :
- » Qu'un directeur en titre,
- » Et deux inspecteurs en titre, dont un faisant fonctions de directeur.
- » Les autres emplois de directeur et d'inspecteur sont remplis par des intérimaires ou sont vacants.
- » Il n'a été fait aucune nomination, afin de ne pas préjuger la question d'organisation. »

2<sup>e</sup> question. — En quoi le projet du comité consultatif diffère-t-il de celui de 1852 ?

R. du G<sup>t</sup>. « Les principes essentiels de ce projet reposent :

» 1<sup>o</sup> Sur l'institution d'un comité consultatif (véritable conseil d'administration de compagnie).

» 2<sup>o</sup> Sur la suppression des directions placées actuellement au département, qui centralisent et examinent les propositions que les chefs de service d'exécution adressent au Ministre et préparent les projets de décisions. — Cet examen est réservé au comité et au directeur général.

» 3<sup>o</sup> Sur la centralisation des services extérieurs, en directions spéciales absorbant les attributions des chefs de service actuels, qui deviennent les auxiliaires des directeurs.

» D'après ce système, les directeurs spéciaux doivent joindre, à l'appui des propositions qu'ils soumettent au directeur général, le projet de décision à présenter au Ministre. Il était entendu que, pour toutes les affaires d'une certaine importance, l'avis du comité consultatif serait pris préalablement à toute décision.

» Le comité était donc appelé à suppléer les directions (placées actuellement au Département) quant à l'examen des propositions émanant des services d'exécution.

» D'après les principes de 1852, le Ministre correspondait directement avec les chefs de service pour toutes les affaires comportant une décision de principe ou une dépense, et le directeur général pour les ordres d'exécution dérivant de décisions ministérielles.

» D'après le comité, le directeur général donne les ordres généraux ensuite des instructions du Ministre; — les directeurs, les ordres de détail; mais il n'y a plus de correspondances entre le Ministre et les fonctionnaires des services d'exécution. Ceux-ci proposent et rendent compte à leur directeur respectif qui, ultérieurement, communique l'affaire au directeur général, pour être soumise à la décision du Ministre, ou, s'il y a lieu, à l'examen du comité consultatif. »

3<sup>e</sup> question. — En quoi l'organisation transitoire, projetée par le budget de 1857, diffère-t-elle du projet du comité consultatif ?

R. du G<sup>t</sup>. « On a vu, par la réponse à la 2<sup>de</sup> question, que le projet du comité consultatif comporte la suppression des directions d'examen et de contrôle placées au Département, parce que ce comité devait exercer les principales attributions, qui consistent à éclairer le Ministre sur les propositions qui lui sont soumises par les chefs des services d'exécution.

» Il a donc fallu suppléer à l'absence tant du comité consultatif que des directions d'examen et de contrôle placées aujourd'hui au Département, attendu qu'il est impossible de soumettre au Ministre, sans examen sérieux et préalable, les projets de décision et d'ordres, rédigés

» par les directeurs spéciaux qui, en fait, deviennent des chefs de service vice responsables.

» Je compte donc admettre :

» Un conseil d'administration, composé de fonctionnaires supérieurs Département et auquel seraient soumis les projets de budgets, les lois et règlements de service ainsi que les questions d'administration générale.

cause des grandes divisions du service dont la spécialité est si nettement tranchée (*Voies et Travaux* ; — *Matériel et Traction* ; — *Transports* ; — *Postes*), je me propose d'instituer aussi des comités permanents qui seraient chargés d'examiner les propositions des services.

Les comités seraient composés du directeur général, de l'inspecteur général ou d'administration et du directeur en cause.

Il y aurait ensuite, au Département, un service d'inspection supérieure pour chacune des quatre grandes branches de l'administration.

Les services examineraient et feraient rapport sur les affaires importantes, avant d'être soumises au Ministre, et, quand il y aurait lieu, elles seraient discutées en comité permanent.

» Ils seraient chargés, en outre, de faire au moins une visite par an, des services d'exécution, ainsi que de missions spéciales et enquêtes.

» J'admets, quant au reste, le projet du comité consultatif qui propose :

» Un comité consultatif (remplacé par un conseil d'administration et des comités permanents) ;

» Un directeur général ;

» Des inspecteurs généraux ou d'administration ;

» Un service central (budgets, affaires générales, personnel) ;

» Un service de contrôle (recettes, dépenses, matières) ;

» Des directions spéciales.

» Quant à la correspondance, je me réserve de me la faire adresser pour les affaires que je déterminerai. »

§ 6. Les transferts proposés par le Gouvernement n'ont pas paru à la section centrale assez clairement expliqués dans la note préliminaire et les développements du budget, pour qu'il fût facile d'en saisir le mécanisme et les applications. Elle a demandé au Ministère d'en présenter l'ensemble et certains détails sous une forme plus saisissable : le Gouvernement a satisfait à ce désir en faisant dresser :

1° Une récapitulation générale des crédits pour traitements. (Annexe, litt. M.)

2° Un résumé des transferts en ce qui concerne l'art. 2, *Administration centrale*. (Annexe, litt. N.)

3° Le détail des transferts opérés à l'art. 60. (Annexe, litt. O.)

§ 7. Votre section centrale a longuement délibéré sur les documents qui viennent d'être placés sous vos yeux : persuadée que l'état provisoire actuel est le plus fâcheux de tous, elle a formulé en ces termes sa résolution :

La section centrale estime qu'il y a lieu de décréter immédiatement une nouvelle organisation, sauf à réserver, dans l'arrêté royal organique, les mesures

transitoires nécessaires, et à mettre l'organisation en œuvre progressivement.

Aujourd'hui, l'on n'a pas l'organisation de 1852 complète, et la nouvelle n'existe pas encore.

Elle adopte les transferts, sous la condition que les arrêtés organiques voient le jour sans retard ultérieur, et elle vous propose d'insérer, à l'article unique du projet de loi, un paragraphe ainsi conçu :

« § 3. Le Gouvernement publiera, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1857, des arrêtés royaux » portant organisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes. »

§ 8. Avant d'aborder les articles, la section centrale fait remarquer, qu'elle n'a pas cru devoir entrer dans l'examen de plusieurs questions techniques et purement administratives, qui ont été traitées avec beaucoup de soin dans le rapport de la section centrale sur le budget de 1856 et dans la discussion publique qui l'a suivi. Elle se réfère aux documents qui sont entre les mains de tous les membres de la Chambre, laissant à ceux d'entre nous qui ont fait une étude toute spéciale de la matière, le soin de demander au Gouvernement la suite qu'il a jugé à propos de donner aux idées d'amélioration qui ont été proposées en dernier lieu.

## SECTION PREMIÈRE.

### VOIES ET TRAVAUX.

|  |             |                             |
|--|-------------|-----------------------------|
| ART. 60. a. <i>Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc.</i> . . . . . | fr. 130,953 | DISCUSSION DES<br>ARTICLES. |
| b. <i>Constructions nouvelles et entretien des bâtiments et dépendances.</i> . . . . .           | 57,610      |                             |
| c. <i>Indemnités, frais de déplacements, intérim et travail extraordinaire</i> . . . . .         | 12,300      |                             |
| Adopté.  | Fr. 200,843 |                             |

|  |               |
|--|---------------|
| ART. 61. a. <i>Surveillance et police de la route (surveillants, piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, gardes-signaux, gardes-excentriques, pontonniers, etc.)</i> . . . . . | fr. 802,100   |
| b. <i>Entretien ordinaire de la route, remplacement de billes et rails, etc. (chefs-poseurs, terrassiers, poseurs, maçons, charpentiers, etc.)</i> . . . . .                       | 806,950       |
|  | Fr. 1,609,050 |

Cet article présente, relativement aux allocations accordées pour 1856, une majoration de 141,700 francs, dont 5,950 francs résultant d'un transfert, et 135,750 francs formant une augmentation.

Cette dernière est particulièrement rendue nécessaire :

1° Par l'admission de dix gardes excentriques, pour de nouveaux raccordements, et par la majoration de salaires ;

2° Par l'obligation d'assurer le service de cinq stations, et de deux raccordements à Bruxelles, sur la ligne de Dendre-et-Waes.

Le Gouvernement annonce que le crédit voté, en 1856, pour ce dernier objet, a été insuffisant.

La section centrale se réfère aux explications données dans la note préliminaire du budget, page 33 à 35, et elle adopte l'article avec l'augmentation.

|  |     |                      |
|--|-----|----------------------|
| ART. 62. a. Remplacement de billes . . . . .   | fr. | 530,000              |
| b. — de rails et accessoires de la voie . . .  |     | 580,000              |
| c. — de matériel fixe tenant à la voie . . .   |     | 937,500              |
| d. — d'outils, ustensiles et objets divers . . |     | 28,000               |
|  |     | <u>Fr. 1,695,500</u> |

§ 1. La section centrale a demandé au Ministre des Travaux Publics :

Sur quelle étendue a-t-on appliqué le système des éclisses boulonnées ?

R. du G<sup>t</sup>. « A la date du 1<sup>er</sup> janvier dernier, on avait appliqué le système des  
» éclisses boulonnées sur une étendue de 205,507<sup>m</sup>,42 de voies, se  
» répartissant comme suit :

|                      |                                   |           |                   |
|----------------------|-----------------------------------|-----------|-------------------|
| Lignes du Nord-Est.  | Bruxelles à Malines . . . . .     | 6,784 77  | } 38,596 09       |
|                      | Malines à Anvers . . . . .        | 5,781 10  |                   |
|                      | Malines à Louvain . . . . .       | 953 70    |                   |
|                      | Louvain à Tirlemont . . . . .     | 5,072 60  |                   |
|                      | Tirlemont à Waremme . . . . .     | 5,274 30  |                   |
|                      | Waremme à Ans . . . . .           | 2,888 »   |                   |
|                      | Ans à la Meuse . . . . .          | 4,754 61  |                   |
|                      | Liège à la frontière . . . . .    | 10,907 01 |                   |
| Ouest . . . . .      | Malines à Gand . . . . .          | 56,121 »  | } 117,537 48      |
|                      | Gand à Ostende . . . . .          | 43,575 48 |                   |
|                      | Gand à Courtray . . . . .         | 23,816 70 |                   |
|                      | Courtray à Tournay . . . . .      | 14,224 30 |                   |
|                      | Tournay à Jurbise . . . . .       | » »       |                   |
| Midi . . . . .       | Bruxelles à Tubise . . . . .      | 5,174 »   | } 48,844 80       |
|                      | Tubise à Soignies . . . . .       | 5,140 »   |                   |
|                      | Soignies à Mons . . . . .         | 2,168 »   |                   |
|                      | Mons à Quiévrain . . . . .        | 6,755 10  |                   |
|                      | Braine à Namur . . . . .          | 31,607 70 |                   |
| Dendre et Waes . . . | Termonde à Lokeren . . . . .      | 599 »     | } 729 05          |
|                      | Ath à Termonde . . . . .          | 89 25     |                   |
|                      | Bruxelles à Denderleeuw . . . . . | 40 80     |                   |
| Total égal . . . . . |                                   | fr.       | <u>205,507 42</u> |

§ 2. Quels sont les résultats appréciables jusqu'à ce jour ?

R. du G<sup>t</sup>. « L'administration n'emploie plus, depuis 1854, que des rails avec  
» éclisses boulonnées, tant pour les remplacements que pour l'établisse-  
» ment de voies nouvelles. Jusqu'ici, les rails d'aucune section n'ont pu



» être renouvelés complètement, et, par suite, l'administration n'est pas  
 » à même d'en constater les résultats par des chiffres, attendu que les  
 » ateliers de piocheurs ont à entretenir non-seulement des parties de  
 » voies posées en rails éclissés, mais aussi d'autres parties encore éta-  
 » blies en rails à double bourrelet mais sans éclisses, en rails à trait de  
 » Jupiter et même en rails ondulés. Il serait difficile de dégager de l'en-  
 » semble, le travail qu'exige l'entretien de chacune de ces parties. On  
 » comprend que ce n'est que lorsque l'application des éclisses aura été  
 » étendue à toutes les voies d'une ligne, que l'on pourra déterminer avec  
 » certitude l'économie qui en résultera dans les frais de main-d'œuvre  
 » d'entretien.

» D'un autre côté, la durée de cette application n'est pas suffisante,  
 » pour qu'on puisse apprécier quel en sera le résultat sur la conserva-  
 » tion des rails.

» Cependant, l'importance des avantages qu'elle procurera n'en est  
 » pas moins certaine; d'après les observations faites à l'étranger, et de  
 » l'avis de tous les fonctionnaires du service de la voie, il n'est pas dou-  
 » teux que, à part l'atténuation de l'usure du matériel roulant, la sécu-  
 » rité plus grande, etc., elle aura pour conséquence une diminution  
 » dans les frais de main-d'œuvre d'entretien des voies, et une plus grande  
 » durée des rails.

» D'ailleurs, l'emploi des éclisses a déjà permis de diminuer le nom-  
 » bre d'hommes, ou, ce qui revient au même, d'augmenter l'étendue  
 » des parties de routes à entretenir par chaque atelier, et s'il n'en est  
 » pas résulté jusqu'ici de diminution dans les crédits du budget, c'est  
 » qu'il a fallu même renforcer un grand nombre d'ateliers, à raison du  
 » travail d'entretien dans les stations, qui ont presque toutes augmenté  
 » considérablement en importance depuis quelques années. »

La section centrale adopte l'art. 62.

|  |     |         |
|--|-----|---------|
| ART. 63. a. Réparations des ouvrages d'art, de la route, des sta-<br>tions, bâtiments et dépendances . . . . . | fr. | 423,000 |
| b. Travaux d'amélioration. . . . .   |     | 160,000 |
| Adopté.  | Fr. | 583,000 |

## SECTION II.

### TRACTION ET ARSENAL.

|  |     |         |
|--|-----|---------|
| ART. 64. a. Traction. — Surveillance du service et du petit entre-<br>tien du matériel dans les stations; approvisionnement<br>de combustible et réception . . . . . | fr. | 104,360 |
| b. Arsenal. — Grandes réparations et renouvellement du<br>matériel en général . . . . .  |     | 53,600  |
| c. Indemnités. — Frais de déplacement, intérim, travail<br>extraordinaire . . . . .  |     | 7,900   |
| Adopté.  | Fr. | 165,860 |

ART. 65. *Salaires des agents payés à la journée :*

|  |         |
|--|---------|
| a. <i>Traction des convois (machinistes et chauffeurs)</i> . fr.   | 422,800 |
| b. <i>Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, wagons, etc., dans les stations.</i> . . . . . | 510,500 |
| c. <i>Grandes réparations du matériel en général à l'arsenal.</i> . . . . .  | 470,600 |
| d. <i>Renouvellement et amélioration du matériel</i> . . . . .   | 132,500 |
| e. <i>Agents en service général (veilleurs, pompeurs, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, manœuvres, etc.)</i> . . . . .      | 391,700 |

Adopté. Fr. 1,927,700

ART. 66. *Primes d'économie et de régularité :*

|   |            |
|---|------------|
| a. <i>Pour économie constatée dans la consommation du coke.</i> . . . . . fr. | 55,000     |
| b. <i>Pour encourager la marche régulière des convois.</i> . . . . .          | 27,000     |
|   | Fr. 82,000 |

La 2<sup>e</sup> section fait observer que, malgré les primes, la régularité des convois laisse encore beaucoup à désirer.

R. du G<sup>l</sup>. « Il serait difficile de répondre catégoriquement à des observations, » faites d'une manière aussi générale. Il serait à désirer que l'on précisât les faits.

» La marche des convois est régulière en général.

» A très-peu d'exceptions près, les retards doivent être attribués soit » à des circonstances atmosphériques, soit à l'affluence des voyageurs à » certains jours et en certains points; soit à des accidents survenus au » matériel.

» D'autre part, on ne doit pas perdre de vue que, lorsqu'un convoi » éprouve un retard, surtout sur les lignes à *simple voie*, ce retard » réagit immédiatement sur tous les trains et sur toutes les lignes où il » est en coïncidence.

» C'est là une conséquence inévitable de la conformation de notre » réseau qui est relié à dix-neuf exploitations concédées.

» Il serait peu équitable d'attribuer aux agents, qui concourent aux » primes, les conséquences des retards dans la marche des trains.

» En effet, ces agents sont les premiers intéressés à amener dans la » marche des convois toute la régularité désirable, la prime de régularité ne leur étant accordée que sous la condition d'être rendus à destination à l'heure fixée au tableau de service, et une retenue leur » étant infligée, lorsque cette heure est dépassée par leur faute.

» Du reste, l'administration ne cessera d'apporter tous ses soins à la » marche régulière des convois, qui doit être considérée comme l'un des » points les plus importants du service d'exploitation. »

L'article est adopté par la section centrale.

ART. 67. *Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois :*

|  |               |
|--|---------------|
| a. <i>Combustible. — Houille, coke, bois d'allumage et fabrication éventuelle de coke.</i> | fr. 1,983,500 |
| b. <i>Huile, suif, graisse et autres objets de consommation.</i>                           | 379,000       |
|  | Fr. 2,362,500 |

Diminution sur le crédit de 1856, 446,900 francs.

La section centrale a demandé au Gouvernement les renseignements qui suivent :

§ 1. a) — Si, pendant le 2<sup>e</sup> semestre 1856, les fournitures de coke ont été soumises à la réception dans les lieux de provenance ou dans les stations des chemins de fer de l'État (*stations d'alimentation*).

b) — Même question pour les briquettes ou menu charbon aggloméré.

c) — Mêmes renseignements pour les six premiers mois de 1857.

R. du G<sup>e</sup>. « D'après l'art. 3 du cahier des charges le coke est fourni aux stations d'alimentation indiquées à l'art. 1<sup>er</sup>.

» Son transport depuis la station, à désigner par l'entrepreneur, jusqu'à celle de réception, est effectué par le chemin de fer de l'État et aux frais de l'administration.

» Le chargement du coke sur wagons, son déchargement, sont à la charge de l'entrepreneur qui doit, en outre, le faire mettre en tas réguliers, susceptibles de cubage.

» La réception des briquettes de charbon aggloméré et celle du charbon en roche pour locomotives, s'opèrent également dans les stations.

» Je crois utile d'entrer dans quelques considérations au sujet des derniers modes de réception employés jusqu'ici, et les motifs qui ont porté l'administration à essayer de nouveau la réception dans la station d'alimentation ou de consommation, qui avait été généralement employée jusqu'en 1855.

» Le mode de réception à l'usine (au poids et sur wagons) fut appliqué, sur la proposition du comité consultatif, dans le cahier des charges de l'adjudication, du 22 septembre 1855, destinée à pourvoir aux besoins du 4<sup>e</sup> trimestre 1855 et du 1<sup>er</sup> semestre 1856.

» Les partisans de ce système firent valoir, d'un côté, l'avantage de supprimer des formalités inutiles et onéreuses aux fournisseurs, et d'éviter des manutentions sous le double rapport de la main-d'œuvre et des déchets, d'un autre côté, les inconvénients des rebuts hors de l'usine, etc., circonstances qui devaient, selon eux, influer d'une manière remarquable sur le prix de revient du combustible.

» Cependant, à l'adjudication du 22 septembre 1855, certains marchés présentèrent, au contraire, une augmentation sur les prix des marchés antérieurs

» D'un autre côté, ce nouveau mode de fourniture ayant été reconnu  
 » présenter moins de garanties que l'ancien, tant sous le rapport de la  
 » qualité du combustible, que sous celui de la régularité des approvi-  
 » sionnements, des détournements et abus d'emploi possibles, etc.,  
 » l'administration en est revenue provisoirement au mode de réception  
 » aux stations d'alimentation, conformément à l'opinion de la commis-  
 » sion des ingénieurs, qui ont été chargés d'étudier spécialement la  
 » question. »

Les trois cahiers des charges, 1856, n<sup>os</sup> 114, 117 et 118, seront déposés sur le bureau pendant la discussion du budget.

2. d) — *Quid* de la consommation du coke pour les voyages inutiles ?

R. du G<sup>t</sup>. « Avant de répondre à cette question, il est important d'expliquer :

» 1<sup>o</sup> Ce qu'on entend par comptabilité du coke,

» Et 2<sup>o</sup> Ce que l'on appelle improprement parcours utile et parcours  
 » inutile.

» La comptabilité du coke n'a d'autre but que de provoquer l'écono-  
 » mie de combustible et la régularité de marche des convois.

» Elle sert à déterminer la prime à laquelle le machiniste a droit  
 » lorsqu'il apporte du zèle et de l'activité dans son service. Ces primes  
 » ne comportent que 80 centimes par machiniste et par jour. C'est en  
 » réalité un complément de salaire.

» Cette comptabilité n'est donc qu'une appréciation sans influence  
 » réelle sur la dépense totale du service de la traction.

» Si l'on supprimait la prime, on devrait augmenter le salaire sans  
 » conserver, pour le machiniste, le stimulant de l'intérêt.

» Quant à ce qu'on appelle improprement parcours inutile, il n'y en  
 » a pas, attendu que le parcours utile est impossible sans le travail dit  
 » inutile. Il aurait été infiniment plus exact de dire : *Parcours direct*  
 » des convois de station en station, et *parcours indirect* des machines  
 » pour opérer le transport de ces convois.

» Un exemple semble nécessaire pour apprécier la valeur de ces  
 » expressions : Un convoi de marchandises est expédié de Bruxelles à  
 » Vilvorde; parcours dit utile . . . . . 10 kilomètres.

» Pour opérer ce parcours utile, la machine, à  
 » Bruxelles, doit venir de la remise sur l'une des  
 » voies, prendre le convoi, le placer d'abord sur la  
 » voie de service et, à l'heure déterminée, sur la voie  
 » de départ, admettons . . . . . 1 1/2 —

» Avant ce travail, le convoi avait dû être formé  
 » par la locomotive de réserve; c'est-à-dire qu'elle  
 » avait dû prendre les wagons sur différentes voies  
 » pour les rassembler, supposons deux manœuvres ou 1 —

A reporter . . . . . 2 1/2 —

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Report . . . . .   | 2 1/2 kilomètres.     |
| » Arrivée à Vilvorde, la machine doit garer le con-<br>» voi, se détacher, reprendre la voie de retour, soit   | 1/2 —                 |
| » Retour à vide à Bruxelles. . . . .   | 10 —                  |
| » Manœuvres pour reprendre sa place. . . . .   | 1/2 —                 |
| » Total. . . . .   | 15 1/2 —              |
| » pour un parcours dit utile de . . . . .  | 10 kilomètres.        |
| » On se tromperait donc en attachant la moindre importance à ces<br>» deux expressions, qui n'ont pas même une valeur statistique.   |                       |
| » D'après la comptabilité des primes du coke, les machines ont par-<br>» couru en 1856 . . . . .   | 8,753,372 kilomètres. |
| » les locomotives remorquant les convois ont<br>» parcouru environ . . . . .   | 5,600,000 —           |
| » D'où une différence de . . . . .   | 5,153,372 —           |
| » laquelle indique les parcours à vide des locomotives en retour, le<br>» travail de formation et de déformation des convois dans les stations,<br>» les parcours sur certains embranchements, les parcours en cas de<br>» secours ou d'accident, le trajet des locomotives d'Herbesthal à Ron-<br>» heide, etc., etc. » |                       |

La section centrale adopte.

ART. 68. *Entretien, réparation et renouvellement du matériel.*

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

|   |               |
|---|---------------|
| a. <i>Entretien, visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, wagons, matériel fixe, mobilier, etc.</i> . . . . . | fr. 1,818,000 |
| b. <i>Renouvellement du matériel.</i> . . . . .   | 1,034,900     |
|   | <hr/>         |
|   | Fr. 2,852,900 |

La section centrale a demandé :

- 5 1. Réparation des locomotives. — *Quid* des observations faites en 1856?  
Question faite en 1856 : Quel est le nombre de locomotives reconstruites sur le fonds de renouvellement en 1856?
- R. du G<sup>t</sup>. « Le nombre de locomotives reconstruites à l'arsenal, dans le courant de 1856, est de huit, savoir : les locomotives nos 13, 59, 81, 168, 69, 80, 128 et 43.  
» Les ateliers de l'arsenal ont entrepris, en outre, dans le courant de 1856, la reconstruction des locomotives nos 55, 112, 92, 28, 158, 153 et 173, travail qui sera terminé dans le courant du 1<sup>er</sup> semestre 1857.  
» Il a été reconstruit aussi quinze tenders ; trois sont encore en mains et seront achevés sous peu.  
» Il est à observer que les chaudières, cylindres, roues, essieux, etc.,

» sont livrés par l'industrie privée, et que dans les ateliers de l'administration on se borne à les assembler et monter, en tirant parti des  
 » pièces encore utilisables provenant de la démolition des locomotives  
 » qui doivent être reconstruites. »

§ 2. Que sont devenus les outils acquis en Angleterre par les membres du comité consultatif ?

R. du G<sup>t</sup>. « La majeure partie des outils achetés par le comité consultatif, en Angleterre, fonctionne; il ne reste plus à mettre en service que deux tours pour roues de locomotives, deux machines à tailler, une machine à planer et une machine à percer radiale; en tout six outils.  
 » Il a été mis successivement en service et à mesure que les locaux  
 » l'ont permis :

» Un tour à chariot,  
 » Un id. pour roues,  
 » Un id. à banc rompu,  
 » Une machine cisaille et poinçon,  
 » Trois machines à mortaiser,  
 » Trois id. à tailler,  
 » Deux id. à forer,  
 » Deux marteaux pilons,  
 » Et un chariot transbordeux.  
 » Ensemble quinze outils. »

L'article est adopté.

ART. 69. *Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel* . . . . . fr. 273,000

Adopté.

### SECTION III.

#### TRANSPORTS.

§ 1. La 5<sup>e</sup> section demande si les produits de la carrosserie belge ne pourraient être transportés à de meilleures conditions, par exemple comme marchandises, afin de donner plus de facilité à une industrie qui paraît destinée à prendre de l'extension. DISCUSSION GÉNÉRALE.

R. du G<sup>t</sup>. « L'art. 40 du livret réglementaire du 1<sup>er</sup> juillet 1853, admet les équipages au transport, par trains de marchandises ou mixtes, aux prix et conditions de la 1<sup>re</sup> classe du tarif n° 3 (grosses marchandises).  
 » Dans ce cas le *minimum* de la taxe est fixé à 4,500 kilogrammes  
 » par wagon. Ces conditions paraissent suffisantes.  
 » Un équipage paye :  
 » De Bruxelles à Anvers. . . . . fr. 24 75  
 » De Bruxelles à Liège . . . . . 31 75

» On ne perdra pas de vue qu'un équipage nécessite toujours l'em-  
 » ploi d'un wagon, et des soins particuliers de chargement et d'arri-  
 » magé. »

§ 2. La section centrale a fait à l'administration les deux questions ci-après *a* et *b* :

*a.* Comment se fait-il que ni le caissier de l'État, ni les particuliers ne confient au chemin de fer les transports d'argent ?

Voir sur ce sujet le rapport de la section centrale de 1856 (Documents parlementaires, session de 1855-1856, n° 190, page 43), et les Annales parlementaires, 1855-1856 (pages 1317 et 1321).

R. du G<sup>t</sup>. « Des négociations ont eu lieu entre l'administration et la Banque nationale, dans le but d'attirer au chemin de fer de l'État les transports de fonds et valeurs, confiés actuellement aux messageries Van Gend et C<sup>ie</sup>.

» Ces négociations n'ont pas obtenu le résultat désiré, parce que le chemin de fer n'était pas en mesure de satisfaire complètement à toutes les demandes de la Banque et notamment en ce qui concerne les points suivants :

» I. Transports entre les localités, qui ne sont desservies qu'en partie par le chemin de fer.

» II. Transports entre les agences établies dans les localités qui ne sont pas reliées au chemin de fer.

» III. Transports en destination des localités étrangères, non reliées aux voies ferrées, notamment Amsterdam et Londres.

» IV. Transport gratuit des paquets de service, sacoches et emballages vides en retour.

» Quant aux expéditions de fonds, pour compte de particuliers, le chemin de fer en obtient une bonne partie.

» En effet, pendant l'année 1856, il a été transporté environ 201,800 groupes. En leur supposant une valeur moyenne de 400 francs, ils représentent un mouvement de plus de quatre-vingts millions de francs. »

§ 3. *b.* Comment sont réglés nos rapports avec les autres chemins de fer, notamment ceux d'Allemagne et d'Angleterre ?

Réalise-t-on les profits auxquels on doit s'attendre ?

Les intermédiaires n'absorbent-ils pas la plus grande partie des bénéfices ?

On peut voir à cet égard ce qui a été dit dans la séance du 3 mai 1856 (Annales parlementaires, 1855-1856, page 1307).

R. du G<sup>t</sup>. « Les rapports avec les chemins de fer étrangers sont réglés par les tarifs, ci-annexés <sup>(1)</sup>.

---

(1) Onze brochures qui seront déposées sur le bureau pendant la discussion.

» Le tableau ci-joint, annexe litt. P, indique, par service, la recette  
» nette (part de l'État) effectuée, en 1855, du chef des services inter-  
» nationaux.

» Il n'est pas encore possible de fournir le même travail pour 1856.

» Les transports internationaux s'effectuent par l'intermédiaire des  
» administrations des chemins de fer elles-mêmes, sauf en ce qui con-  
» cerne les services anglo-belge et belge-allemand.

» Les frais de commission, perçus par les intermédiaires, sont com-  
» pris dans les tarifs. Ils ne sont pas prélevés sur la part de l'État, qui  
» reste entière. Ils n'absorbent donc rien du bénéfice.

» Des conférences ont eu lieu, récemment à Cologne, dans le but de  
» former une association de tarifs entre les chemins de fer belges et fran-  
» çais et ceux de l'Union du Nord et de l'Allemagne, qui ont entre eux  
» des tarifs directs, sans intermédiaire.

» Ces conférences viennent d'aboutir, en ce qui concerne les voya-  
» geurs et les bagages, entre Bruxelles, Anvers, Ostende, Londres  
» Calais, et Paris, d'une part; Hanovre, Brême, Marbourg, Brunswick,  
» Magdebourg, Berlin, Leipzig et Dresde, d'autre part.

» Quant aux transports de marchandises, des difficultés d'exécution,  
» reconnues par les administrations intéressées, n'ont pas permis d'arriver  
» à une entente immédiate; mais il est à remarquer que les relations  
» commerciales de la Belgique avec l'Allemagne ont reçu de grandes  
» facilités, par l'arrangement conclu avec la maison Lion M. Cohn, de  
» Berlin, pour le transport *direct* des marchandises vers l'Allemagne,  
» la Russie, la Pologne, le Danemark, la Suisse, l'Italie et les pays  
» situés au delà.

» Cet arrangement étant basé sur les prix des tarifs de l'Union des  
» chemins de fer du nord de l'Allemagne, et des autres voies de com-  
» munication ferrées et fluviales, il s'ensuit, qu'en fait, le commerce  
» belge profite, dès à présent, des avantages de ces tarifs.

» La suppression d'un intermédiaire, à Cologne, n'est pas possible  
» dans l'état actuel des choses, attendu que le territoire de l'Union de  
» l'Allemagne du nord ne commence qu'à Deutz et, que pour y arriver, il  
» faut emprunter le chemin de fer rhénan, passer le Rhin, à Cologne,  
» et accomplir, dans cette dernière ville, les formalités en douane. Or,  
» le chemin de fer rhénan n'a jamais voulu consentir à se charger des  
» formalités à remplir pour les transports à réexpédier au delà de sa  
» ligne, soit par chemin de fer, soit par la voie du Rhin.

» L'intermédiaire d'un agent réexpéditeur, à Cologne, est donc jus-  
» qu'ici indispensable. Il l'est également et le sera toujours, soit aux  
» points extrêmes des chemins de fer, soit aux frontières des États, au  
» delà du Zollverein.

» C'est précisément pour régulariser cette situation et soustraire le  
» commerce aux exigences *arbitraires* des commissionnaires, à Cologne,



» et aux autres points de réexpédition obligée, que l'administration a  
 » eu recours à la maison Léon M. Cohn, dont les relations s'étendent  
 » dans toute l'Europe, ce qui est une garantie importante. Le tarif com-  
 » plet, du point de départ au point d'arrivée, comprend *tous les frais*.  
 » Ce tarif est révisé, chaque fois que des modifications notables sur-  
 » viennent dans les prix de transport. Il s'étend, en outre, aux rela-  
 » tions par chemin de fer, par *les routes* et par *les voies navigables*,  
 » ce qui ne laisse pas que d'être important, surtout pour les relations  
 » avec l'Orient et avec le Midi. »

ART. 70. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :*

DISCUSSION DES  
ARTICLES.

|   |     |                |
|---|-----|----------------|
| a. <i>Mouvement. — Surveillance des convois; répartition des wagons; convoiage des voyageurs et des marchandises . . . . .</i>  | fr. | 245,000        |
| b. <i>Trafic. — Surveillance du service; distribution des coupons; inscription des bagages et des marchandises; factage, pertes et avaries; relations internationales, etc. . . . .</i> |     | 610,586        |
| c. <i>Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire et découchers des gardes-convois . . . . .</i>   |     | 19,500         |
|   | Fr. | <u>875,686</u> |

La question des transferts est expliquée ci-dessus, dans l'exposé préliminaire du chap. IV, § 6, et dans la note préliminaire du Ministre, page 42.

La section centrale adopte.

ART. 71. *Salaires des agents payés à la journée et manœuvres :*

|  |     |                  |
|--|-----|------------------|
| a. <i>Chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagages, etc. . . . .</i>   | fr. | 781,610          |
| b. <i>Formation des convois; nettoyage des voitures et bureaux; portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc. . . . .</i> |     | 528,000          |
| c. <i>Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords . . . . .</i>  |     | 21,000           |
|  | Fr. | <u>1,330,610</u> |

Adopté.

ART. 72. *Frais d'exploitation :*

|   |     |         |
|---|-----|---------|
| a. <i>Éclairage et chauffage des stations, gares, bureaux, salles d'attente, etc. . . . .</i> | fr. | 301,585 |
| b. <i>Consommations diverses . . . . .</i>  |     | 75,017  |
| c. <i>Loyers de locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes . . . . .</i>    |     | 10,000  |

d. *Usage de la station d'Herbesthal et quote-part des dépenses du personnel des convois rhénans* . . . fr. 15,000

Adopté. Fr. 401,600

ART. 73. *Camionnage.—Prise et remise à domicile des marchandises* . . . . . fr. 294,000

ART. 74. *Pertes et avaries. — Indemnités aux ayants droit et frais d'expertise* . . . . . fr. 80,000

Ce dernier article est augmenté de 20,000 francs.

51. La 2<sup>e</sup> section s'abstient sur la majoration de l'art. 74; elle est d'avis que les employés devraient être soumis à un contrôle sévère, afin que le Gouvernement n'ait pas à supporter les dépenses qu'il serait juste de mettre à la charge de ses agents.

R. du G<sup>t</sup>. « Les dépenses en indemnités pour pertes, avariés, accidents, etc., » se sont élevées, en 1855, à 80,000 francs, et elles atteindront à peu » près ce chiffre en 1856. C'est donc pour éviter un crédit supplémen- » taire, si pas certain, au moins probable (ces dépenses étant de leur » nature très-variables), que le projet de budget pour l'exercice 1857 » reproduit ce même chiffre de 80,000 francs.

» En ce qui concerne le désir exprimé de voir les employés soumis à » un contrôle sévère et rendus responsables des conséquences pécu- » niaires des accidents, pertes et avaries, on doit faire remarquer que » ce contrôle existe, et que le nombre des punitions infligées prouve » que les fautes commises sont sévèrement réprimées.

» La moyenne annuelle des retenues disciplinaires en général s'élève » à environ 10,000 francs.

» Pendant l'exercice 1855, la part des indemnités à payer, mise à » charge des agents de l'administration, s'est élevée à la somme de » fr. 2,336-42, indépendamment des punitions.

» Le résultat de 1856 n'est pas encore connu.

» Si l'on examine le détail des sommes payées pour avaries, à part » quelques affaires capitales, la moyenne des sommes payées est de peu » d'importance.

» Les agents de l'administration sont toujours rendus responsables, » dans la limite de ce qui est possible, lorsqu'il y a faute ou négligence » grave, qui peut leur être attribuée d'une manière certaine.

» Il en est ainsi à l'égard des déficits, de la perte de groups d'es- » pèces, colis, valeurs et autres objets qui leur ont été remis en mains » propres, et dont ils ont donné décharge.

» Mais le plus souvent, les manquants et les avaries sont reconnus à » destination dernière, sur des transports qui ont passé en plusieurs » mains et qui ont séjourné, plus ou moins longtemps, dans les stations » de passage et sur les lignes appartenant à diverses compagnies; il » devient alors très-difficile et souvent impossible de désigner le lieu où

» la perte s'est produite et, par conséquent, les auteurs du délit ou de  
» la négligence.

» Il est impossible d'établir des règles immuables à l'égard de la res-  
» ponsabilité qui incombe aux agents de l'administration.

» La faute la plus légère, due à l'inexpérience, peut amener les con-  
» séquences les plus graves; une maladresse, un accident involontaire,  
» survenus pendant le chargement ou le déchargement des marchan-  
» dises, une défectuosité dans le matériel, peuvent causer des avaries  
» considérables que l'on ne saurait mettre à charge des agents, qui ne  
» seraient pas d'ailleurs en état de les payer.

» D'autre part, il peut se faire que la faute la plus lourde, la négli-  
» gence la plus coupable, n'aient que des conséquences pécuniaires  
» très-légères.

» L'application rigoureuse du principe de responsabilité entraînerait  
» donc à des pénalités souverainement injustes, parce qu'elles seraient  
» disproportionnées.

» Dans toutes les compagnies de chemins de fer, l'administration supé-  
» rieure se réserve l'appréciation des faits de l'espèce, et ne fait usage  
» des mesures de sévérité qu'en raison des circonstances et dans les  
» limites de l'équité.

» Le moyen le plus efficace d'améliorer cette partie du service, c'est  
» d'augmenter les mesures de surveillance, de stimuler la vigilance de  
» chacun, et c'est vers ce but que tendent tous les efforts de l'adminis-  
» tration.

» Il ne sera peut-être pas inutile d'ajouter que l'exploitation belge,  
» qui transporte des quantités de marchandises plus considérables  
» qu'aucun grand chemin de fer français, dépense moins qu'eux en  
» indemnités pour pertes et avaries.

» Ainsi, on voit figurer de ce chef, dans les comptes rendus pour 1853 :

» Du chemin de fer de Lyon . . . . . fr. 178,000

» Du chemin de fer d'Orléans. . . . . fr. 251,000

» Du chemin de fer du Nord . . . . . fr. 280,000

La section centrale remarque qu'en Belgique on est généralement, surtout à l'égard du chemin de fer de l'État, moins exigeant pour réclamer des indemnités qu'en aucun autre pays.

Elle a ultérieurement transmis à l'administration l'observation ci-après :

§ 2. On se plaint des infidélités qui se commettent, notamment dans le transport des substances alimentaires et des liquides.

R. du G<sup>t</sup>. « L'attention de l'administration est appelée sur le point signalé par  
» la section centrale. Des mesures sont en voie d'exécution pour amé-  
» liorer le personnel du factage et pour exercer une surveillance sévère  
» sur les colis en cours de transport.

» Mais on ne doit pas se dissimuler que les difficultés sont presque  
» insurmontables, surtout lorsqu'il s'agit de rechercher l'auteur d'une  
» soustraction.

» En effet, un colis passe par tant de mains, même étrangères à l'administration, avant d'être remis à destination, que les enquêtes n'aboutissent d'ordinaire à aucun résultat.

» Voici à peu près comment les choses se passent en pratique :

» L'expéditeur envoie son colis à la station par un domestique ou par un commissionnaire.

» Le peseur reconnaît, pèse et accepte la marchandise ; elle attend au magasin son tour de chargement ; les ouvriers-chargeurs s'en emparent ensuite et la placent dans le wagon à marchandises ; pendant le trajet, elle est confiée à un garde-convoi ; souvent elle subit un transbordement, quelquefois elle passe la nuit à la station intermédiaire, dans un wagon ou dans un magasin ; arrivée à destination, elle est déchargée par les ouvriers et acceptée par l'agent du factage de la station.

» Elle est ensuite remise au facteur de l'entrepreneur du camionnage et chargée sur les camions ; aux portes des villes, une visite souvent très-minutieuse en est faite par les agents de l'octroi ; à cet effet, le colis est nécessairement ouvert ; arrivé au domicile du destinataire, ce colis est reçu d'ordinaire par les domestiques de ce dernier ; ce sont d'ordinaire aussi les domestiques qui déballent les objets contenus dans le colis.

» Ce n'est donc que lorsque le destinataire confronte les objets reçus avec l'annonce qui lui en a été faite par l'expéditeur, qu'il s'aperçoit du manquant.

» Mais comment remonter alors aux causes et à l'auteur de la soustraction.

» On conviendra que cela est, sinon impossible, tout au moins très-difficile ?

» A ces difficultés viennent s'en joindre d'autres. Le colis emprunte souvent, dans son parcours, un chemin de fer étranger. De là transbordement et séjour entre les mains de nouveaux agents.

» En outre, l'insuffisance et parfois le défaut absolu de magasins à marchandises, facilitent les soustractions en même temps qu'ils sont une cause permanente d'avaries.

» Le remède à cet abus est dans l'organisation d'une surveillance très-active et dans une sévérité impitoyable toutes les fois que l'auteur du délit peut être découvert.

» C'est dans cette voie que l'administration est décidée à persévérer avec énergie. »

La section centrale adopte l'art. 73 et l'art. 74 avec la majoration.

## SECTION IV.

### TÉLÉGRAPHES.

ART. 75. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* . . . . . fr. 109,000

ART. 76. *Salaires des agents payés à la journée* . . . . . fr. 50,000

ART. 77. *Entretien des lignes et des appareils, mobilier et consommations diverses* . . . . . fr. 26,000

La section centrale s'en rapporte aux renseignements donnés dans la note préliminaire du budget, pp. 43 à 47, et adopte les trois articles avec une augmentation globale de 42,000 francs.

## SECTION V.

### SERVICES EN GÉNÉRAL. — CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

La comptabilité des matières forme l'une des parties essentielles des services institués par la loi du 13 mai 1846 sur la comptabilité de l'État ; dans une exploitation comprenant un matériel aussi considérable que celui du chemin de fer de l'État, ce service est plus important encore que dans toute autre administration publique. Sous ce rapport, il n'y a pas de comparaison possible entre l'administration du chemin de fer et les autres, le matériel du chemin de fer comptant pour une grande part dans le domaine public de la Belgique.

OBSERVATION GÉNÉRALE.

L'arrêté royal du 6 décembre 1855 a réglé les mesures générales d'exécution, et celles qui sont exclusivement propres au chemin de fer ont été discutées dans le rapport sur le budget de 1856 (Documents parlementaires, session de 1855-1856, n° 190, p. 67) et dans la séance du 6 mai 1856 (Annales parlementaires, 1855-1856, pp. 1537-1539).

ART. 78. a. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 45,150

b. *Indemnités. — Frais de déplacements, etc.* . . . . . 2,500

Adopté. Fr. 47,650

DISCUSSION DES ARTICLES.

ART. 79. *Salaires des agents payés à la journée :*

a. *Entretien et classement des approvisionnements, et délivrance aux dépôts, etc.* . . . . . fr. 17,000

b. *Déchargement, pesage, comptage et mesurage des approvisionnements présentés en réception. — Fabrication de la graisse jaune* . . . . . 8,800

c. *Fabrication des timbres-poste et des coupons Edmon'ston, etc.* . . . . . 14,660

Adopté.

ART. 80. *Matériel et fournitures de bureau. — Papiers, impressions, publications, mobilier et fournitures de bureau, frais de loyer, menues dépenses.* . . . . . fr. 200,000

Diminution, 11,500 francs.

Adopté.

ART. 81. *Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.* . . . . . fr. 20,000

Augmentation permanente, 10,000 francs.

La 5<sup>e</sup> section a désiré connaître le motif de l'augmentation.

R. du G<sup>t</sup>. « L'institution de la caisse remonte au 30 septembre 1838. Elle était  
» alimentée par une retenue de 1 p. % du salaire de l'ouvrier. Cette  
» retenue a été élevée successivement à 2 et à 2 1/2 p. %.

» Le tableau ci-joint (annexe litt. G) résume les recettes et dépenses  
» depuis 1838 jusqu'au 31 décembre 1853.

» En examinant les résultats réunis dans ce tableau, on voit que,  
» jusqu'en 1854, il a été possible de faire face aux dépenses, au moyen  
» des ressources ordinaires. Mais, en 1853, les dépenses n'ont pu être  
» couvertes qu'à l'aide d'un prélèvement d'environ 5,000 francs sur le  
» fonds de réserve.

» On comprendra que la caisse est arrivée au moment où ses charges  
» ne peuvent qu'accroître, attendu que la plupart des associés comptent  
» de 15 à 20 ans de service, et que, par conséquent, le nombre d'ou-  
» vriers à pensionner augmentera d'année en année, jusqu'à ce que l'on  
» soit entré dans une période normale.

» La commission administrative chargée de gérer les intérêts de la  
» caisse a fait, pour 1853, un travail comparatif entre les institutions  
» analogues, en vue de démontrer l'équité d'augmenter la part contri-  
» butive de l'État.

» Il en résulte, entre autres :

» 1<sup>o</sup> Que l'association des caisses de prévoyance et de secours des  
» ouvriers mineurs est dotée des revenus suivants :

» A. Retenue de 1 1/2 p. % sur le salaire de 69,663 ouvriers et inté-  
» rêts du fonds capital . . . . . fr. 988,070

» B. Subsidés :

» Des sociétés . . . . . fr. 365,805

» Des provinces . . . . . 76,284

» De l'État . . . . . 44,000

486,090

Ensemble . . . . . fr. 1,474,160

» Les subventions s'élèvent donc à environ 48 p. % de la part con-  
» tributive de l'ouvrier.

» 2<sup>o</sup> Que les revenus de la caisse de prévoyance et de secours des  
» ouvriers de la *Vieille Montagne* sont les suivants :

|  |             |
|--|-------------|
| » A. Retenues de 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> p. % sur le salaire de 5,980 ouvriers et mesures disciplinaires . . . . . | fr. 118,250 |
| » B. Subsides de la société . . . . .  | 61,650      |
| Ensemble . . . . .   | fr. 176,880 |

» La part contributive de la société est donc d'environ 84 p. %.

» 3° Que les revenus de la caisse des ouvriers du chemin de fer se décomposent comme suit :

|  |             |
|--|-------------|
| » A. Retenues de 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> p. %, mesures disciplinaires et intérêts du fonds capital, etc. . . . . | fr. 134,750 |
| » B. Part contributive de l'État . . . . .   | 10,000      |
| Ensemble . . . . .   | fr. 144,750 |

» L'État n'a donc participé aux dépenses de la caisse que dans la proportion de 7 p. %.

» Le tableau comparatif ci-après résume la proportion des revenus qui ont pour origine les libéralités des sociétés, des provinces ou de l'État.

| DÉSIGNATION DES CAISSES.     | Quantum pour cent des subventions par rapport à la part contributive des ouvriers. |
|------------------------------|--|
| » Ouvriers mineurs . . . . . | 48 p. %  |
| » Vicille Montagne . . . . . | 84 —   |
| » Chemin de fer. . . . .     | 7 —  |

» Ces chiffres parlent d'eux-mêmes.

» Aussi la commission administrative de la caisse des ouvriers du chemin de fer a-t-elle insisté vivement pour que l'État, qui subventionne à titre d'encouragement des caisses de prévoyance de l'industrie privée, augmente sa part contributive à la caisse des agents qui sont à sa solde. Elle a proposé de fixer cette part à 55 p. %, afin de ne pas devoir imposer de nouvelles charges à ses ouvriers, dans les circonstances actuelles, et de ne pas compromettre la situation qu'elle est parvenue à créer par les seules ressources des associés.

» Tout en reconnaissant la modération et l'équité de cette proposition, je n'ai pas cru devoir, pour le moment, demander plus de 20,000 francs (14 p. %), parce qu'il me semble démontré qu'au moyen de cette somme et des ressources ordinaires de la caisse, il sera possible de faire face, en 1857, à toutes les dépenses de l'institution.

» J'ai cité l'exemple des subventions accordées par le trésor public et les provinces aux sociétés de secours des ouvriers mineurs. Il s'agissait là du personnel attaché à des entreprises privées, auxquelles l'État est étranger, tandis que l'allocation demandée aujourd'hui est destinée à secourir des agents de l'État, devenu lui-même entrepreneur d'industrie. Une considération sur laquelle je dois d'ailleurs appeler l'attention d'une manière particulière, c'est que la caisse de retraite et de secours des ouvriers du chemin de fer doit faire face à

» des charges exceptionnelles, à raison des dangers auxquels la plupart  
 » de ces ouvriers sont exposés. Voici le chiffre de ces charges pour les  
 » années 1851 à 1855.

» Il a été accordé pendant ces cinq années, à des ouvriers devenus  
 » impropres au service par suite d'accidents, treize pensions montant  
 » ensemble à . . . . . fr. 3,690

» Et aux familles d'ouvriers morts par suite de blessures,  
 » trente-huit pensions au total de . . . . . 8,346

Ensemble . . . . . fr. 12,256

» Pendant la même période, les secours de toute nature accordés  
 » aux ouvriers blessés se sont élevés à la somme de fr. 68,843-41, qui  
 » se trouve répartie par année et par nature de dépense au tableau  
 » ci-après :

| ANNÉES. | SECOURS PÉCUNIAIRES |             | FRAIS DE TRAITEMENT.           |              |           | INDÉMNITÉS. | TOTAL<br>DES<br>SECOURS. |
|---------|---------------------|-------------|--------------------------------|--------------|-----------|-------------|--------------------------|
|         | D'URGENCE.          | DÉFINITIFS. | MÉDECINS<br>et<br>CHIRURGIENS. | PHARMACIENS. | HÔPITAUX. |             |                          |
| 1851    | 1,072 70            | 4,142 55    | 1,789 66                       | 295 70       | 553 86    | 555 »       | 8,187 85                 |
| 1852    | 2,002 70            | 3,756 75    | 3,025 09                       | 428 57       | 775 45    | 555 »       | 12,345 56                |
| 1853    | 2,548 60            | 6,886 17    | 3,417 88                       | 586 29       | 820 04    | 6 3 »       | 14,680 88                |
| 1854    | 2,289 80            | 5,835 72    | 2,875 20                       | 428 67       | 897 55    | 950 »       | 15,226 72                |
| 1855    | 3,370 30            | 7,881 10    | 2,957 77                       | 475 62       | 1,290 01  | 1,260 »     | 17,204 80                |
| TOTAUX. | 11,034 10           | 50,442 27   | 14,065 60                      | 2,182 85     | 4,125 55  | 5,975 »     | 68,845 41                |

» Si l'on peut soutenir que la caisse de retraite et de secours doit se  
 » suffire à elle-même, pour faire face à ses charges ordinaires, il me  
 » paraît de toute équité que l'État lui vienne en aide pour couvrir les  
 » dépenses qui résultent d'accidents survenus dans le service.

» Les chiffres qui précèdent suffiront sans doute pour faire recon-  
 » naître que, à ce point de vue, l'allocation demandée est très-modique.»

La section centrale adopte la majoration de 10,000 francs, sous la condition  
 que la somme de 20,000 francs soit considérée comme formant la dotation per-  
 manente de la caisse de retraite. Cette dotation restera fixée à ce chiffre, et ne  
 pourra pas être ultérieurement augmentée.

## SECTION VI.

### RÉGIE.

ART. 82. a. *Traitements* . . . . . fr. 33,000  
 b. *Indemnités des fonctionnaires et employés* . . . . . 3,500

Fr. 36,500



ART. 83. *Frais de bureau et de loyer* . . . . . fr. 3,500

La section centrale adopte les art, 82 et 83.

## SECTION VII.

### POSTES.

§ 1. La section centrale, satisfaisant au vœu exprimé par la 4<sup>e</sup> section, a demandé au Gouvernement de la renseigner exactement sur les recettes et dépenses du service des postes. DISCUSSION GÉNÉRALE.

R. du G<sup>t</sup>. « Le tableau ci-joint (annexe litt. R) résume les recettes et le mou-  
» vement du service des postes, de 1849 à 1856 inclusivement.

» Pendant l'année 1856, les recettes brutes se sont élevées approxi-  
» mativement à environ . . . . . fr. 4,570,000

» En retranchant de ce chiffre les sommes à rembourser  
» aux offices étrangers et la valeur des timbres-poste qui  
» sont encore dans la circulation, soit . . . . . 955,931

» il reste, recettes nettes . . . . . fr. 3,656,069

» Les dépenses de 1856 font l'objet de l'annexe litt. S.

» Elles se sont élevées, savoir :

» I. Dépenses spécialement libellées au bud-  
» get . . . . . fr. 1,996,000

» II. Dépenses afférentes au transport des  
» dépêches par chemins de fer . . . . . 517,130

» III. Dépenses du service des malles entre  
» Ostende et Douvres, déduction faite des re-  
» cettes . . . . . 120,142

» Ensemble . . . . . 2,633,272

» Reste, produit net pour 1856 . . . . . fr. 1,002,797

§ 2. Un membre a lu, sur le service des postes, le travail ci-après :

Il pense que « l'art. 10 de la loi du 22 avril 1849 impose au Gouvernement  
» l'obligation, sinon positive du moins morale, d'appliquer aux lettres transpor-  
» tées à une distance excédant 50 kilomètres, la taxe de 10 centimes par lettre  
» simple, dès que le produit net de la poste aura atteint la somme de deux millions  
» de francs par année.

» L'adoption de l'art. 10 par le Sénat donnait à la loi un caractère transitoire ;  
» ce caractère a déterminé la majorité de la Chambre, qui avait d'abord admis la  
» taxe uniforme à 10 centimes, à modifier temporairement et par esprit de conci-  
» liation, son premier vote.

» Le même membre ne peut admettre les calculs transmis par le Gouvernement  
» à la section centrale, calculs qui fixent approximativement à 1,002,797 francs  
» le produit net des postes pour 1856.

» Plusieurs articles de dépenses semblent être fixés à un chiffre trop élevé.

» 1° Le Gouvernement évalue à 30 centimes par kilomètre les frais de traction des bureaux de poste ambulants, tandis que la dépense moyenne, par voiture-kilomètre du chemin de fer, a été, en 1855 :

» Par voiture à voyageurs . . . . . fr. 0,269170  
 » Par wagon à marchandises . . . . . 0,156554

» (*Compte rendu des opérations du chemin de fer, exercice 1855,*  
 » Documents parlementaires, session de 1855-1856, n° 252, p. XLII.)

» 2° Le transport des dépêches par convois ordinaires n'occasionne à l'État qu'un accroissement imperceptible de dépenses ; cependant, le Gouvernement porte ces frais en compte pour une somme de 215,890 francs, à raison de 60 centimes par dépêche. Les documents officiels manquent pour contrôler la réalité de cette dépense ; mais il est à observer que les compagnies concessionnaires de chemins de fer sont tenues en général de transporter gratuitement les dépêches, et que jamais elles n'ont considéré cette obligation comme une charge réelle. Le Gouvernement doit-il se montrer plus exigeant que ces sociétés particulières ?

» 3° D'après les documents transmis à la section centrale, pour établir le produit net de la poste en 1856, il faut déduire, de la recette brute, une somme de 797,000 francs, représentant la valeur des timbres-poste débités et non annulés, depuis 1849 jusqu'à la fin de 1856.

» Cette somme est le résultat du décompte de huit exercices ; peut-elle être globalement portée au compte de l'année 1856 ? Ne doit-on pas se borner à déduire, chaque année, la valeur des timbres vendus et non annulés pendant cet exercice ? Agir autrement n'est-ce pas s'exposer à faire double emploi ? Ainsi, dans le document communiqué à la section centrale, annexe litt. R, il est retranché des recettes brutes, en 1850 :

» Timbres-poste vendus et non annulés en 1850 . . . . . fr. 53,860  
 » — — — — — en 1849 . . . . . 106,706

» Total porté au compte de 1850. . . . . fr. 160,566

» En 1851, timbres-poste vendus et non annulés en 1849 et 1850 fr. 160,566

» Plus id. en 1851 . . . . . 34,643

» Total porté au compte de 1851. . . . . fr. 195,209

» En 1852, timbres vendus et non annulés, 1849, 1850, 1851 . fr. 195,209

» Plus id. en 1852 . . . . . 109,659

» Total porté au compte de 1852 . . . . . fr. 304,868

» Les calculs, pour les années 1853, 1854, 1855 et 1856, sont établis d'après les mêmes bases, de sorte que de la somme totale des recettes brutes de la poste, de 1849 à 1856, il a été successivement déduit et porté en décompte une somme de 2,947,428 francs du chef de timbres-poste vendus et non annulés, tandis que la

» valeur de ces timbres, qui peuvent encore être en circulation, n'est que de  
 » 797,000 francs. Ce système de calcul doit exercer une influence très-défavo-  
 » rable sur la fixation du produit net et annuel de la poste.

» Il est à remarquer, en outre, qu'une partie des timbres non annulés peuvent  
 » être égarés, qu'il est très-difficile d'obtenir une statistique exacte des annula-  
 » tions; enfin, qu'en calculant ainsi, il faudrait désespérer de voir d'ici à longtemps  
 » le produit net de la poste s'élever à deux millions de francs.

» Le même membre pense, du reste, que plusieurs articles de dépenses, indi-  
 » qués par le Gouvernement, ne peuvent pas être portés en compte aujourd'hui  
 » pour évaluer la recette nette de la poste prévue par l'art. 10 de la loi de 1849.

» Le Sénat, en rejetant la taxe uniforme des lettres à 40 centimes, a eu surtout  
 » en vue, en 1849, de ne pas léser, dans une proportion trop forte, les intérêts  
 » du Trésor, et d'ajourner la possibilité de cette réforme radicale à une époque  
 » où les recettes nettes atteindraient le chiffre de celles opérées sous le régime  
 » de l'ancienne législation.

|  |                |
|--|----------------|
| » Ce produit fut évalué à 2,000,000 de francs, et, en effet,       |                |
| » pour les quatre exercices 1845-1848, la recette brute des postes |                |
| » s'était élevée à. . . . .  | fr. 14,237,000 |
| » Dépenses portées au budget des travaux publics,                  | fr. 3,787,000  |
| » Remboursement aux offices étrangers, d'après les ré-             |                |
| » sultats de 1847, seuls connus. . . . .                           | 178,000        |
|  | <hr/>          |
|  | Fr. 5,965,000  |
| » Produit net des quatre années . . . . .                          | fr. 8,292,000  |
| » Produit moyen net par an. . . . .                                | 2,073,000      |

» Les frais de l'administration centrale pouvaient être évalués, en 1849, ap-  
 » proximativement à 75,000 francs par an †

» Le produit net de la poste était donc de 2,000,000 de francs.

» Pour atteindre ce résultat, il n'a été déduit du produit brut que :

» 1° Les dépenses portées au chap. IV du budget des travaux publics (postes);

» 2° Les sommes remboursées aux offices étrangers ;

» 3° Les traitements et indemnités des fonctionnaires et employés de l'adminis-  
 » tration centrale.

» Si, en 1849, on avait porté en compte (comme on le fait aujourd'hui) les  
 » dépenses indirectes de la poste, tels que les frais de transport des dépêches par  
 » convois ordinaires ou bureaux ambulants, et le déficit du service des malles  
 » entre Ostende et Douvres, on n'eût pu évaluer alors à 2,000,000 de francs, le  
 » produit net.

» A cette époque, cependant, les services des malles et du transport des dépê-  
 » ches par chemin de fer étaient organisés.

» Il semble donc juste, pour évaluer le produit net de la poste, d'établir, en  
 » 1856, les calculs sur les bases adoptées en 1849.

» En suivant ce système et en déduisant même, année par année, la valeur des  
 » timbres-poste vendus, mais non annulés, on obtient les résultats suivants :

|  |     |           |
|--|-----|-----------|
| » 1856. Recettes brutes de la poste . . . . .  | fr. | 4,570,000 |
| » Dépenses libellées au budget des Travaux Publics (art. 82 à 88) . . . . .  | fr. | 1,905,000 |
| » Traitements et indemnités des fonctionnaires de l'administration centrale, budget des Travaux Publics (art. 2) . . . . . | fr. | 87,000    |
| » Dépenses du matériel de l'administration centrale (art. 5 du budget). . . . .  |     | 4,000     |
|  |     | 91,000    |
| » Valeur des timbres débités en 1856 . . . . .   | fr. | 2,300,000 |
| » Valeur des timbres annulés en 1856 . . . . .   |     | 2,050,000 |
| » Différence . . . . .   | fr. | 270,000   |
| » Remboursements aux offices étrangers . . . . .   |     | 136,000   |
| » Total des dépenses. . . . .  | fr. | 2,402,000 |
| » Excédant net en 1856 . . . . .   | fr. | 2,168,000 |

» Les chiffres indiqués par le Gouvernement pour l'exercice 1856 ne sont qu'approximatifs, et, si l'on en juge par les années antérieures, il est permis d'espérer, à la clôture de l'exercice, des résultats définitifs plus satisfaisants pour le Trésor; car, en 1855, les recettes brutes de la poste se sont élevées à . . . . . fr. 4,558,058

|  |     |           |
|--|-----|-----------|
| » les dépenses libellées au budget (art. 85 à 88), à . . . . . | fr. | 1,700,000 |
| » — de l'administration centrale (art. 2 et 4), à . . . . .    |     | 91,000    |
| » Valeur des timbres débités en 1855. fr.                      |     | 2,124,211 |
| » — annulés en 1855. . . . .                                   |     | 2,058,484 |
| » Différence. . . . .  | fr. | 65,727    |
| » Remboursements aux offices étrangers . . . . .               |     | 150,658   |
| » Total des dépenses. . . . .                                  |     | 1,987,365 |
| » Excédant net en 1855 . . . . .                               | fr. | 2,550,695 |

|  |     |           |
|--|-----|-----------|
| » 1854. Les recettes brutes de la poste ont été de . . . . . | fr. | 4,076,055 |
| » les dépenses libellées au budget (art. 81 à 84), de. fr.   |     | 1,629,000 |
| » — de l'administration centrale (art. 2 et 5) . . . . .     |     | 91,000    |
| » Valeur des timbres vendus en 1854. fr.                     |     | 1,944,958 |
| » — annulés en 1854. . . . .                                 |     | 1,874,764 |
| » Différence. . . . .  | fr. | 70,194    |
| » Remboursements aux offices étrangers . . . . .             |     | 117,921   |
| » Total des dépenses . . . . .                               | fr. | 1,908,415 |
| » Excédant net en 1854. . . . .                              | fr. | 2,167,918 |

» Ainsi, durant les trois dernières années, le produit net de la poste a été de 6,686,611 francs, soit, en moyenne, par an, de 2,228,870 fr.

» L'éventualité prévue par l'art. 10 de la loi du 22 avril 1849 semble donc  
» réalisée.

» Le même membre demande s'il ne serait pas possible d'autoriser l'affranchis-  
» sement facultatif des journaux et imprimés, au moyen de bandes timbrées dont  
» le prix de vente serait égal à la taxe actuelle augmenté du prix du papier.  
» L'introduction de cette mesure, qui semble possible, donnerait de grandes faci-  
« lités à l'administration et aux expéditeurs, et faciliterait aussi le contrôle très-  
» difficile aujourd'hui. Enfin, le Gouvernement paraît disposé à modifier le § 4  
» de l'art. 1<sup>er</sup> de la loi de 1849, en fixant à 15 grammes, au lieu de 10, le poids  
» de la lettre simple. Cette modification mettrait sans doute notre système postal  
» en harmonie avec celui adopté dans plusieurs pays voisins, et faciliterait le  
» travail de l'administration, mais elle semble devoir être d'une utilité très-res-  
» treinte pour les habitants du pays. Le poids de 10 grammes n'a donné lieu jus-  
» qu'ici à aucune réclamation de la part du public; ce poids, plus considérable  
» que celui admis en France (7 1/2 grammes), satisfait, en Belgique, à toutes les  
» exigences. »

Un autre membre croit que le produit de la poste aux lettres serait plus con-  
sidérable si l'on adoptait, à l'intérieur, une taxe uniforme, par exemple de 15 cen-  
times par lettre simple.

D'autres membres, favorables au maintien de ce qui existe, estiment que cette  
question doit être abandonnée à l'initiative du Gouvernement.

§ 3. La section centrale émet, à l'unanimité, le vœu que le Gouvernement se mette  
en mesure de se concerter avec les offices étrangers, afin d'arriver, pour le poids  
des lettres, à un système uniforme entre les divers États qui nous entourent.

§ 4. La 3<sup>e</sup> section demande que, partout où cela est possible, le service de la poste  
aux lettres soit fait par les chefs des stations du chemin de fer.

R. du G. « A mesure que, dans les localités d'une importance secondaire, il se  
» présente une vacance d'emploi de percepteur ou de chef de station,  
» les deux services sont fusionnés.  
» Jusqu'ici, soixante et une perceptions ont été réunies à la station de  
» leur localité. »

En section centrale, plusieurs membres ont reproduit les critiques déjà faites,  
dans la séance du 6 mai 1856 (Annales parlementaires, session de 1855-1856,  
pages 1339 et 1340), contre la réunion du service des postes à celui du chemin  
de fer. Ils soutiennent que ce n'est pas une économie; le service est moins bien  
fait et coûte plus cher. Dans leur opinion, la réunion ne doit avoir lieu que dans  
des cas exceptionnels.

§ 5. La 6<sup>e</sup> section demande si les distributeurs de la poste aux lettres, pour lesquels  
le Gouvernement a demandé, l'année dernière, une augmentation de 200 francs,  
jouissent maintenant d'un traitement de 600 francs.

R. du G. « Au budget de 1856, l'administration a demandé un crédit pour por-  
» ter à 600 francs le traitement des distributeurs, et pour établir dix

» nouvelles distributions, en vue d'améliorer le service de la distribution  
» des lettres et journaux.

» Le traitement de treize distributeurs a été fixé à 600 francs ; celui  
» des autres distributeurs n'a été porté qu'à 500 francs ; mais, par con-  
» tre, il a été créé quatorze distributions nouvelles, au lieu de dix qui  
» avaient été prévues.

» L'administration compte élever successivement au traitement de  
» 600 francs les distributions les plus importantes. »

ART. 84. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :*

|   |         |
|---|---------|
| a. <i>Direction. — Surveillance et contrôle . . . . .</i>   | 68,000  |
| b. <i>Bureaux de perception et de distribution. . . . .</i> | 483,333 |
| c. <i>Bureaux ambulants. . . . .</i>                        | 67,500  |

Adopté. Fr. 588,833

ART. 85. *Traitements et indemnités des facteurs et autres agents*

*subalternes . . . . . fr. 852,300*

Adopté.

ART. 86. *Transport des dépêches :*

|   |         |
|---|---------|
| a. <i>Malles-estafettes et ordinaires, desservies par les mai-<br/>tres de postes . . . . .</i>   | 71,000  |
| b. <i>Entreprises spéciales pour le transport des dépê-<br/>ches . . . . .</i>  | 143,000 |
| c. <i>Subsides et indemnités à des entrepreneurs de mes-<br/>sageries et autres personnes chargées du transport<br/>des dépêches. . . . .</i> | 64,000  |
| d. <i>Frais de passage d'eau, d'entreposage de dépêches,<br/>de remplacement de facteurs et autres menues dé-<br/>penses . . . . .</i>        | 65,000  |
| e. <i>Entretien et construction de voitures destinées au ser-<br/>vice des postes sur le chemin de fer. . . . .</i>                           | 20,000  |

Adopté. Fr. 365,000

ART. 87. *Matériel. — Papiers, impressions, publications, fourni-  
tures de bureau, frais de loyer et de régie, menues  
dépenses . . . . . fr. 187,000*

Adopté.

## CHAPITRE V.

### TRAITEMENTS DE DISPONIBILITÉ.

C'est pour la première fois que les traitements de disponibilité forment un cha-  
pitre particulier au budget.

On peut consulter à cet égard le rapport de 1886 (Documents parlementaires,

OBSERVATION GÉNÉ-  
RALE.

session de 1855-1856, n° 190, page 3), et la discussion qui a eu lieu dans la séance du 29 avril 1856 (Annales parlementaires, session de 1855-1856, pages 1294 et suiv.).

ART. 88. *Traitements des fonctionnaires et employés des divers services, mis en disponibilité par mesure générale.* 64,575 57

DISCUSSION DE L'ARTICLE.

somme provenant des transferts indiqués aux développements du budget, page 89 . . . . . fr. 64,575 57

§ 1. La 1<sup>re</sup> section demande si, parmi les fonctionnaires en disponibilité, il n'en est pas qui soient attachés à des entreprises particulières, et exprime le vœu de voir disparaître du budget l'allocation destinée aux traitements de disponibilité.

R. du G<sup>t</sup>. « L'administration ne connaît aucun agent en disponibilité avec traitement qui soit attaché à une entreprise particulière.  
» Elle doit, du reste, faire observer qu'il ne serait pas en son pouvoir d'y faire obstacle, si ce n'est en mettant le fonctionnaire dans l'obligation d'opter entre sa rentrée en activité et sa démission. Mais, pour recourir à ce moyen, il faudrait de toute nécessité être en mesure de replacer ces fonctionnaires dans une position conforme à leur rang et à la spécialité de leur aptitude. »

§ 2. La 2<sup>e</sup> section exprime le vœu que le Gouvernement cherche à replacer les employés jouissant d'un traitement de disponibilité.

R. du G<sup>t</sup>. « Conformément aux intentions exprimées par la Législature pendant la discussion du budget de l'exercice 1856, mon Département a révisé les listes de disponibilité.  
» Cette révision a eu pour résultat :  
» 1<sup>o</sup> De rappeler à l'activité une partie de fonctionnaires et employés qui avaient été mis en disponibilité pour infirmités temporaires ou par suite de suppression d'emploi ;  
» 2<sup>o</sup> D'admettre à faire valoir leurs droits à la pension ceux qui semblaient réunir les conditions voulues par la loi. »

§ 3. La 4<sup>e</sup> section a demandé un état des fonctionnaires mis en disponibilité. La nomenclature fournie par le Gouvernement est jointe aux annexes, sub litt. T.

L'administration fait remarquer que l'allocation affectée aux agents en disponibilité diminuera successivement et finira par disparaître complètement.

La section centrale adopte.

### CHAPITRE VI.

#### PENSIONS.

ART. 89. *Premier terme des pensions conférées à des fonctionnaires et employés ressortissant au Ministère des Travaux publics* . . . . . fr. 7,000

Adopté.

## CHAPITRE VII.

## SECOURS.

|   |       |
|---|-------|
| ART. 90. <i>Secours à des employés, veuves ou familles d'employés<br/>qui n'ont pas de droits à la pension.</i> . . . . . fr. | 7,000 |
| Adopté.   |       |

## CHAPITRE VIII.

## DÉPENSES IMPRÉVUES.

|  |        |
|--|--------|
| ART. 91. <i>Dépenses imprévues non libellées au budget</i> . . . . . fr. | 18,000 |
| Adopté.  |        |

## ENSEMBLE DU BUDGET.

§ 1. La section centrale a introduit les changements ci-après dans les chiffres du budget :

|  |        |
|--|--------|
| A l'art. 16, elle a rejeté. . . . . fr.  | 17,000 |
| A l'art. 47, elle a réduit la demande du Gouvernement (Documents<br>parlementaires, session de 1856-1857, n° 73) de. . . . . fr. | 900    |

§ 2. En vue de la réorganisation que le Ministère se propose d'effectuer dans cet exercice, il a renoncé à la faculté de transfert accordée par les lois du budget pour 1854, 1855 et 1856. Cette faculté cessera pour 1857, puisque « désormais les » choses seront arrivées à une situation vraie, en ce sens que chaque service spécial du budget aura compris les dépenses qui lui incombent. » (Note préliminaire, page 31.)

La section centrale, convaincue que le meilleur moyen de conserver les choses dans l'état régulier que la loi sur la comptabilité de l'État a eu pour but d'introduire, vous propose d'ajouter à l'article unique du projet de loi le paragraphe suivant :

« § 2. Des traitements ou indemnités,  
» Des dépenses de matériel et fournitures de bureau, papiers, impressions,  
» publications, achat et réparations de meubles, chauffage, éclairage, frais de  
» loyer et menues dépenses,  
» ne peuvent être prélevés sur les allocations destinées aux salaires, à des travaux  
» extraordinaires ou des services spéciaux. »

La disposition ci-dessus, concernant les traitements ou indemnités, a été insérée au budget de 1848 et reproduite au budget de 1856.

Celle concernant le matériel résulte de nos observations sur l'art. 5.

L'une et l'autre sont basées sur les prescriptions de la loi générale, et elles ont pour but d'en rappeler la stricte observation, au moment d'une réorganisation.

§ 3. La section centrale a proposé, en outre (Exposé préliminaire du chapitre IV, § 7 ci-dessus), d'insérer, à l'article unique du projet de loi, un troisième paragraphe ainsi conçu :



« § 3. Le Gouvernement publiera, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1857, des arrêtés royaux » portant organisation de l'administration des chemins de fer, postes, télégra- » phes. »

§ 4. L'ensemble du budget a été adopté par la section centrale, avec les modifications qui y ont été introduites.

La loi, avec les deux amendements, a été adoptée par cinq voix contre deux abstentions.

Les deux membres qui se sont abstenus ont demandé l'insertion de leurs motifs au procès-verbal en ces termes :

« Ils se sont abstenus, parce que le contrôle, tel qu'il est exercé par le chef du » Département des Travaux Publics et par la Législature, ne suffit pas pour sur- » veiller la gestion de l'immense capital engagé dans les chemins de fer. »

### PÉTITIONS.

Quelques pétitions ont été envoyées à la section centrale, par décision de la Chambre.

1<sup>o</sup> Plusieurs bourgmestres demandent la construction de la route de Gedinne à la frontière de France, vers Hargnies.

Cette route est mentionnée dans le tableau joint au rapport de la section centrale pour le budget de 1855 (Documents parlementaires, session de 1854-1855, n° 50, page 14); il en est fait mention au rapport de 1856 (Documents parlementaires, session de 1855-1856, n° 190, pages 74 et 75), et elle est comprise dans la nomenclature insérée ci-dessus à l'art. 7, § 3.

2<sup>o</sup> La chambre de commerce des arrondissements d'Ypres et de Dixmude prie la Chambre d'allouer, au budget du Département des Travaux Publics, le crédit nécessaire au dévasement du bief inférieur du canal de Nieupoort à Ypres.

Même requête de la part de plusieurs habitants de la ville et de l'arrondissement d'Ypres.

Même requête de la part des habitants de Langemarq.

Même requête de la part des habitants de Boesinghen.

3<sup>o</sup> Les facteurs de la poste aux lettres du canton de Wavre demandent une augmentation de traitement.

Ces pétitions resteront déposées sur le bureau, pendant la discussion, et seront renvoyées ensuite au Ministre des Travaux Publics.

*Le Rapporteur,*  
C<sup>te</sup> DE T<sup>r</sup> SERCLAES.

*Le Président,*  
DE NAEYER.

# ANNEXES.

---

## ANNEXE LITT. A.

---

### Bâtiments civils.

---

*Liste des palais, hôtels, édifices et monuments entretenus aux frais de l'État, et dont la dépense est imputée sur le budget du Département des Travaux Publics.*

1. Palais de la Nation.
2. Nouvelle salle du Sénat.
3. Musée.
4. Palais de l'industrie; Bibliothèque royale, etc.
5. Bâtiments et dépendances situés rue du Musée.
6. Hôtel du Ministère des Affaires Étrangères.
7. — de l'Intérieur (deux corps de bâtiment)
8. — des Finances. —
9. — de la Guerre.
10. — de la Justice.
11. — des Travaux Publics (deux corps de bâtiments).
12. Hôtel Engler.
13. — d'Aubremé.
14. — Hauman (rue du Nord).
15. — de la Monnaie.
16. — de la Cour des comptes.
17. — occupé par la haute cour militaire, etc., rue Notre-Dame-aux-Neiges.
18. — occupé par le conseil des mines, etc., rue de la Montagne.
19. Observatoire royal.
20. Temple des Augustins.
21. Monument de Waterloo.

22. Porte de Hal.  
23. Entrepôt général de commerce d'Anvers.  
24. Hôtel du gouvernement provincial à Anvers.  
25. — Bruxelles.  
26. — Bruges.  
27. — Gand.  
28. — Liège.  
29. — Mons.  
30. — Hasselt.  
31. — Arlon.  
32. — Namur.  
33. Bâtiment servant d'atelier à M. Wiertz, peintre.  
34. Hôtel d'Assche.
-

## ANNEXE LITT. B.

Tableau indiquant les voies navigables administrées par l'État qu'il reste à planter.

| VOIES NAVIGABLES.  | NOMBRE<br>d'arbres à planter. | PRIX<br>de l'unité.   | MONTANT<br>de la dépense. | Observations.   |
|--|-------------------------------|-----------------------|---------------------------|---|
| Canal de Hasselt à celui de la Campine.....  | 13,123                        | Francs.<br>1 60       | Francs.<br>21,000 »       | Y compris l'entretien pendant 4 ans.  |
| — — — .....  | 87<br>hectares.               | 100 »<br>par hectare. | 8,700 »                   |   |
| Canal du camp de Beverloo à celui de la Campine.....   | 3,000                         | 1 60                  | 8,000 »                   | Y compris l'entretien pendant 4 ans.  |
| Canal du camp de Beverloo à celui de la Campine.....   | 22<br>hectares.               | 100 »<br>par hectare. | 2,200 »                   |   |
| Canal de la Campine, 1 <sup>re</sup> section.....  | 600                           | 2 40                  | 1,260 »                   | Y compris l'entretien pendant 4 ans.  |
| — — — .....  | 80<br>hectares.               | 100 »<br>par hectare. | 8,000 »                   |   |
| — — — 3 <sup>e</sup> section.....  | 9,500                         | 1 30                  | 14,280 »                  |   |
| Sambre canalisée.....  | 1,000                         | 1 33                  | 1,330 »                   |   |
| Canal de Charleroi à Bruxelles .....   | 1,383                         | 1 33                  | 1,867 03                  |   |
| Dendre (partie comprise entre Alost et Termonde).....  | 694                           | 1 40                  | 1,040 »                   |   |
| Canal de dérivation de la Lys entre Deynze et le canal de Bruges à l'Écluse.....                         | 3,000                         | 1 33                  | 4,000 »                   |   |
| Canal de dérivation entre la Lys et Nevele...  | Inconnu.                      | Inconnu.              | 3,500 »                   |   |
| Canal de Nieuport, par Furnes, vers Dunkerque. Partie comprise entre Wulpen et Furnes (rive gauche)..... | 630                           | 1 75                  | 1,102 50                  |   |
| Canal de Zelzaete (partie comprise entre Damme et la limite des deux Flandres).....                      | Pour mémoire.                 | »                     | »                         | Cette plantation ne pourra être effectuée qu'après la construction du canal de dérivation de la Lys.                        |
| Canal de Gand à Bruges (partie comprise dans la Flandre orientale),.....                                 | Pour mémoire.                 | »                     | »                         | Cette plantation ne pourra être effectuée qu'après l'exécution des travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal. |
| TOTAUX.....  | 34,952<br>arbres.             | .....                 | 37,369 83                 |   |
| — .....  | 189<br>hectares.              | .....                 | 18,000 »                  |   |
| TOTAL..... fr.   |                               |                       | 76,269 83                 |   |

ANNEXE LITT. C.

---

Cadres projetés. — Budget de 1857.

Cadres projetés. —

|  | Inspecteur général<br>ou d'administration. | Directeur.        |                  | Ingénieur<br>principal de |                  |                  | Ingénieur de      |                  |                  | Sous-ingénieur. | Chef de section. | Sous-chef<br>de<br>section. |                  | Inspecteur.       |                  |                  | Sous-inspecteur<br>et<br>chef de bureau. |                  |                  |   |
|--|--|-------------------|------------------|---------------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|--|------------------|------------------|---|
|  |  | 1 <sup>re</sup> . | 2 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> .         | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> . | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . |                 |                  | 1 <sup>re</sup> .           | 2 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> . | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> .                        | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . |   |
|  |  |                   |                  |                           |                  |                  |                   |                  |                  |                 |                  |                             |                  |                   |                  |                  |  |                  |                  |   |
| Inspections<br>supérieures.  |  |                   |                  |                           |                  |                  |                   |                  |                  |                 |                  |                             |                  |                   |                  |                  |  |                  |                  |   |
| Postes.....  | 1  | »                 | »                | »                         | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                | »                           | »                | »                 | »                | »                | »  | »                | »                |   |
| Voies et travaux.....  | 1  | »                 | »                | »                         | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                | »                           | »                | »                 | »                | »                | »  | 1                | »                |   |
| Matériel et traction.....  | 1  | »                 | »                | »                         | »                | »                | »                 | »                | »                | 1               | »                | »                           | »                | »                 | »                | »                | »  | »                | »                |   |
| Transports.....  | 1  | »                 | »                | »                         | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                | »                           | »                | »                 | »                | »                | »  | »                | »                |   |
| Service central.....   | »  | »                 | »                | »                         | 1                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                | »                           | »                | 1                 | 1                | 1                | 1  | 1                | »                |   |
| Contrôle.....  | »  | »                 | »                | »                         | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                | »                           | 1                | 1                 | »                | 1                | 2  | 1                | »                |   |
| Direction des voies et travaux.....  | »  | 1                 | »                | 1                         | 1                | 1                | 2                 | 3                | 2                | 2               | 16               | 8                           | 8                | »                 | »                | »                | 1  | »                | »                |   |
| — du matériel et de la traction...   | »  | 1                 | 1                | »                         | 1                | 1                | 3                 | 1                | 1                | 2               | 2                | 2                           | 2                | »                 | »                | »                | 1  | 1                | 4                |   |
| — des transports.....  | »  | 1                 | »                | »                         | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                | »                           | 2                | 1                 | (a)<br>6         | 1                | 1  | 1                | »                |   |
| — des postes.....  | »  | 1                 | »                | »                         | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                | »                           | 1                | 1                 | 2                | 2                | 2  | 1                | »                |   |
| — des télégraphes.....   | »  | »                 | »                | »                         | 1                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                | »                           | »                | »                 | »                | 1                | 1  | 1                | »                |   |
| Service en général. (Atelier du timbre.<br>— Approvisionnements. — Matériel et<br>fournitures de bureau. — Masse d'ha-<br>billement.)..... | »  | »                 | »                | »                         | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                | »                           | »                | 1                 | 1                | »                | »  | 1                | »                |   |
|  | 4  | 4                 | 1                | 1                         | 1                | 4                | 4                 | 5                | 4                | 4               | 5                | 18                          | 10               | 10                | 4                | 5                | 5  | 8                | 9                | 9 |

(a) Dont cinq pour mémoire : chefs de station de 1<sup>er</sup> ordre chargés des fonctions de chefs de district.

Budget de 1857.

| Contrôleur.       |                  | Vérificateur.     |                  | Chef de station et percepteur. |                  |                  |                  | Gardi-magasin.   |                  |                   | Chef de ligne. | Sous-chef de station. |                  |                   | Commiss-<br>chef. |                  | Commis<br>et<br>télégraphistes. |                  |                  | Chef de convoi. | Garde-convoi. | Distributeur. | Surnuméraire. | Officier de police. | Facteur de station. | Facteur de ville (Postes). | Facteur rural (Postes). |                   |                  |
|-------------------|------------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|----------------|-----------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|---------------------------------|------------------|------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|---------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------|------------------|
| 1 <sup>re</sup> . | 2 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> . | 2 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> .              | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . | 4 <sup>e</sup> . | 5 <sup>e</sup> . | 6 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> . |                | 2 <sup>e</sup> .      | 3 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> . | 2 <sup>e</sup> .  | 3 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> .               | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . |                 |               |               |               |                     |                     |                            |                         | 1 <sup>re</sup> . | 2 <sup>e</sup> . |
| 1                 | 0                | 2                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 2                 | 2                | 2                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 7                              | 8                | 10               | 15               | 18               | 25               | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 5                              | 7                | 5                | 6                | 25               | 72               | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 1                 | 1                | 1                 | 1                | 1                              | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                | 1                 | 1              | 1                     | 1                | 1                 | 1                 | 1                | 1                               | 1                | 1                | 1               | 1             | 1             | 1             | 1                   | 1                   | 1                          | 1                       | 1                 |                  |
| 2                 | 2                | 2                 | 1                | 12                             | 12               | 15               | 21               | 40               | 97               | 2                 | 6              | 16                    | 8                | 4                 | 4                 | 4                | 14                              | 28               | 105              | 514             | 298           | 40            | 140           | 73                  | 54                  | 13                         | 60                      | 350               | 950              |

## ANNEXE LITT. D.

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

| ADMINISTRATION CENTRALE.              |            |             |                  |                 |                |                         |                        |                        |                                      |   |                  |                  |                   |                  |                  |                 |                    |                  |   |
|---------------------------------------|------------|-------------|------------------|-----------------|----------------|-------------------------|------------------------|------------------------|--------------------------------------|---|------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|-----------------|--------------------|------------------|---|
| Inspecteur général.                   | Directeur. | Inspecteur. | Sous-inspecteur. | Chef de bureau. | Commiss.-chef. | 1 <sup>er</sup> commis. | 2 <sup>e</sup> commis. | 3 <sup>e</sup> commis. | Commiss.-adjoints et sur-numéraires. | Ingénieur en chef et ingénieur chef de service. |                  |                  | Ingénieur de      |                  |                  | Sous-ingénieur. | Chef de section de |                  |   |
|                                       |            |             |                  |                 |                |                         |                        |                        |                                      | 1 <sup>re</sup> .                               | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> . | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . |                 | 1 <sup>re</sup> .  | 2 <sup>e</sup> . |   |
| Administration centrale.....          | (a) 5      | 1           | 6                | 6               | 9              | (b) 13                  | 27                     | 28                     | 60                                   | 41  | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                  | »                | » |
| Voies et travaux.....                 | »          | »           | »                | »               | »              | »                       | »                      | »                      | »                                    | »   | »                | 2                | 1                 | 5                | 2                | 1               | 1                  | 10               | 5 |
| Traction et arsenal.....              | »          | »           | »                | »               | »              | »                       | »                      | »                      | »                                    | »   | »                | 5                | 1                 | 1                | 4                | 2               | 2                  | 2                | » |
| Transports (mouvement et trafic)..... | »          | »           | »                | »               | »              | »                       | »                      | »                      | »                                    | »   | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                  | »                | » |
| Service en général.....               | »          | »           | »                | »               | »              | »                       | »                      | »                      | »                                    | »   | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                  | »                | » |
| Télégraphes.....                      | »          | »           | »                | »               | »              | »                       | »                      | »                      | »                                    | »   | »                | 1                | »                 | »                | »                | »               | »                  | »                | » |
| Postes.....                           | »          | »           | »                | »               | »              | »                       | »                      | »                      | »                                    | »   | »                | »                | »                 | »                | »                | »               | »                  | »                | » |
|                                       | 5          | 1           | 6                | 6               | 9              | 13                      | 27                     | 28                     | 60                                   | 41  | »                | 5                | 2                 | 4                | 6                | 5               | 5                  | 12               | 5 |

(a) Dont 1 inspecteur en chef.

(b) Dont 1 sous-ingénieur et 1 chef de section.

(c) Pour mémoire. — Chefs de district qui figurent dans les chefs de station de premier ordre,



État récapitulatif du personnel existant au 1<sup>er</sup> janvier 1857.

SERVICES D'EXÉCUTION.

| Sous-chef de section de |                  | Inspecteur et chef de service de |                  |                  | Sous-inspecteur de |                  |                  | Contrôleur de comptabilité |                  | Chef de bureau de 2 <sup>e</sup> classe. | Chef de station ou percepteur. |                  |                  |                  | Vérificateur de   |                  | Chef de ligne. | Commis-chefs. | Sous-chefs de station. |     | Commis et télégraphistes adjoints. |    | Facteur-chef. | Facteur. | Officier de police. | Distributeur. | Facteur rural. | Surnuméraire. | Chef de convoi. | Garde-convoi. |
|-------------------------|------------------|----------------------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|----------------------------|------------------|--|--------------------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|----------------|---------------|------------------------|-----|------------------------------------|----|---------------|----------|---------------------|---------------|----------------|---------------|-----------------|---------------|
| 1 <sup>re</sup> .       | 2 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> .                | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> .  | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> .          | 2 <sup>e</sup> . |  | 1 <sup>re</sup> .              | 2 <sup>e</sup> . | 3 <sup>e</sup> . | 4 <sup>e</sup> . | 1 <sup>re</sup> . | 2 <sup>e</sup> . |                |               |                        |     |                                    |    |               |          |                     |               |                |               |                 |               |
| 11                      | 1                | »                                | »                | »                | »                  | »                | »                | 1                          | »                | »  | »                              | »                | »                | »                | »                 | »                | 1              | »             | 26                     | 15  | »                                  | »  | »             | »        | »                   | »             | »              | »             | »               |               |
| 4                       | »                | »                                | »                | »                | »                  | 1                | »                | »                          | »                | »  | »                              | »                | »                | »                | »                 | »                | 4              | »             | 15                     | 10  | »                                  | »  | »             | »        | »                   | »             | 5              | »             | »               |               |
| »                       | »                | 1                                | 1                | 5                | 1                  | »                | »                | »                          | »                | »  | 7                              | 19               | 51               | 18               | »                 | »                | 5              | 2             | 12                     | 131 | 153                                | 4  | 55            | 15       | »                   | »             | 28             | 53            | 127             |               |
| »                       | »                | »                                | 1                | 1                | »                  | »                | »                | »                          | »                | 1  | »                              | »                | »                | »                | 2                 | »                | »              | 2             | »                      | 12  | 4                                  | »  | »             | »        | »                   | »             | »              | »             | »               |               |
| »                       | »                | »                                | »                | »                | 1                  | »                | »                | »                          | »                | »  | »                              | »                | »                | »                | 2                 | »                | »              | »             | 21                     | 55  | »                                  | »  | »             | »        | »                   | »             | 15             | »             | »               |               |
| »                       | »                | »                                | 1                | »                | »                  | »                | »                | »                          | 7                | 2  | 1                              | 6                | 7                | 25               | 84                | »                | »              | 2             | 10                     | »   | 89                                 | 57 | »             | 322      | »                   | 70            | 910            | 18            | »               |               |
| 15                      | 1                | 1                                | 5                | 6                | 2                  | 1                | 1                | 7                          | 2                | 2  | 15                             | 26               | 54               | 102              | 4                 | »                | 7              | 19            | 12                     | 202 | 278                                | 4  | 378           | 18       | 70                  | 910           | 64             | 55            | 127             |               |

## ANNEXE LITT. E.

## Administration centrale.

| ADMINISTRATION CENTRALE.   | INSPECTEURS GÉNÉRAUX. | DIRECTEURS. | INSPECTEURS. | SOUS-INSPECTEURS. | CHEFS DE BUREAU. | SOUS-INGÉNIEURS OU CHEFS DE SECTION. | COMMIS-CHEFS. | COMMIS.          |                 |                 | COMMIS-ADJOINTS. | SURNUMÉRAIRES. |
|--|-----------------------|-------------|--------------|-------------------|------------------|--------------------------------------|---------------|------------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------|
|  |                       |             |              |                   |                  |                                      |               | 1 <sup>ers</sup> | 2 <sup>es</sup> | 3 <sup>es</sup> |                  |                |
|  |                       |             |              |                   |                  |                                      |               |                  |                 |                 |                  |                |
| Inspection générale des postes.....  | 1                     | »           | »            | »                 | »                | »                                    | »             | »                | 1               | 1               | »                | »              |
| Inspection générale des services techniques.....   | 1                     | »           | »            | 1                 | »                | »                                    | »             | 1                | 1               | »               | »                | »              |
| 1 <sup>re</sup> direction. — SERVICE GÉNÉRAL.....  | »                     | 0           | 1            | »                 | »                | »                                    | »             | »                | »               | »               | »                | »              |
| 1 <sup>er</sup> bureau. — Affaires générales, renseignements, etc....  | »                     | »           | »            | 1                 | 1                | »                                    | »             | 3                | »               | 8               | 1                | »              |
| 2 <sup>e</sup> bureau. — Personnel; caisse de retraite et de secours des ouvriers; budgets; masse d'habillement, etc.....  | »                     | »           | »            | 1                 | »                | »                                    | 1             | 4                | 1               | 4               | 5                | 2              |
| 3 <sup>e</sup> bureau. — Comptabilité centrale des dépenses; imprimés et fournitures de bureau, etc.....   | »                     | »           | »            | »                 | 1                | »                                    | »             | 3                | »               | »               | 3                | »              |
| 2 <sup>e</sup> direction. — VOIES ET TRAVAUX.....  | »                     | 0           | 1            | »                 | »                | »                                    | »             | »                | »               | »               | »                | »              |
| 1 <sup>er</sup> bureau. — Étude et examen des projets de travaux d'entretien, d'amélioration, etc.; dépôt des plans, etc.....                                    | »                     | »           | »            | »                 | »                | 2                                    | »             | 2                | 1               | 2               | 3                | »              |
| 2 <sup>e</sup> bureau. — Travaux d'entretien, de parachèvement ou d'améliorations aux routes, stations, voies, travaux d'art, bâtiments et dépendances, etc..... | »                     | »           | »            | »                 | 1                | »                                    | 1             | 1                | 2               | 1               | 1                | »              |
| 3 <sup>e</sup> direction. — MATÉRIEL ET TRACTION.....  | »                     | 1           | 1            | »                 | »                | »                                    | »             | »                | »               | »               | »                | »              |
| 1 <sup>er</sup> bureau. — Étude et examen des projets d'amélioration du matériel en général.....   | »                     | »           | »            | »                 | »                | »                                    | (b)           | 1                | 1               | »               | 2                | 1              |
| 2 <sup>e</sup> bureau. — Approvisionnements, magasins, etc.....  | »                     | »           | »            | »                 | 1                | »                                    | 1             | »                | 2               | 1               | 4                | »              |
| 3 <sup>e</sup> bureau. — Comptabilité des ateliers; statistique spéciale aux dépenses en nature; compte rendu de dépenses d'exploitation.....                    | »                     | »           | »            | »                 | 1                | »                                    | »             | 1                | 1               | 4               | 1                | »              |
| 4 <sup>e</sup> direction. — EXPLOITATION.....  | (c)                   | 0           | (d)          | »                 | »                | »                                    | »             | »                | »               | »               | »                | »              |
| 1 <sup>er</sup> bureau. — Mouvement; organisation de la marche des convois, etc.....   | »                     | »           | »            | 1                 | »                | »                                    | 1             | 1                | »               | »               | 2                | »              |
| 2 <sup>e</sup> bureau. — Transports en général.....  | »                     | »           | »            | »                 | 1                | »                                    | »             | 1                | 2               | 1               | 3                | »              |
| 3 <sup>e</sup> bureau. — Tarifs; conventions; relations internationales.....   | »                     | »           | »            | »                 | 1                | »                                    | »             | (e)              | 1               | »               | 1                | »              |
| A reporter.....  | 3                     | 1           | 4            | 4                 | 7                | 2                                    | 3             | 18               | 11              | 23              | 26               | 2              |

(a) Ingénieur en chef.

(b) Vérificateur.

(c) Inspecteur en chef.

(d) Faisant fonctions de directeur.

(e) Faisant fonctions de commis-chef.

## ADMINISTRATION CENTRALE,

|  | INSPECTEURS<br>GÉNÉRAUX. | DIRECTEURS. | INSPECTEURS.     | SOUS-INSPECTEURS. | CHEFS DE BUREAU. | SOUS-INGÉNIEURS<br>OU CHEFS DE SECTION. | COMMIS-CHEFS. | COMMIS.         |                 |                 | COMMIS-ADJOINTS. | SURVEILLANTS. |
|--|--------------------------|-------------|------------------|-------------------|------------------|---|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|---------------|
|  |                          |             |                  |                   |                  |   |               | 1 <sup>er</sup> | 2 <sup>es</sup> | 3 <sup>es</sup> |                  |               |
| Report.....  | 3                        | 1           | 4                | 4                 | 7                | 2                                       | 5             | 18              | 14              | 25              | 26               | 2             |
| 3 <sup>e</sup> direction. — POSTES.....  | "                        | 0           | 2 <sup>(a)</sup> | "                 | "                | "                                       | "             | "               | "               | "               | "                | "             |
| 1 <sup>er</sup> bureau. — Établissement de postes; offices étrangers;<br>franchises et contre-seings, etc.....   | "                        | "           | "                | "                 | 1                | "                                       | 1             | 1               | 1               | 4               | 1                | "             |
| 2 <sup>e</sup> bureau. — Organisation de la marche des services de<br>transport des dépêches; service rural;<br>bureaux ambulants, etc.....            | "                        | "           | "                | 1                 | "                | "                                       | 1             | "               | 2               | 2               | 1                | "             |
| 6 <sup>e</sup> direction. — COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET CONTRÔLE...   | "                        | 0           | 0                | 1 <sup>(b)</sup>  | "                | "                                       | "             | "               | "               | "               | "                | "             |
| 1 <sup>er</sup> bureau. — Centralisation de la comptabilité; affaires<br>générales; statistique du mouvement et<br>des recettes, etc.....              | "                        | "           | "                | "                 | "                | "                                       | 1             | 2               | 3               | 4               | "                | "             |
| 2 <sup>e</sup> bureau. — Contrôle et vérification des recettes des<br>chemins de fer; services mixtes et inter-<br>nationaux, etc.....                 | "                        | "           | "                | "                 | 1                | "                                       | 5             | 5               | 9               | 22              | 8                | 2             |
| 3 <sup>e</sup> bureau. — Contrôle et vérification des recettes des<br>postes et décomptes avec les offices étran-<br>gers; articles d'argent, etc..... | "                        | "           | "                | "                 | "                | "                                       | "             | 3               | 2               | 3               | 1                | "             |
| TOTAL.....   | 3                        | 1           | 6                | 6                 | 9                | 2                                       | 11            | 27              | 28              | 60              | 37               | 4             |

(a) Dont un faisant fonctions de directeur.

(b) Faisant fonctions d'inspecteur.

## Agents payés sur salaires :

25 Messagers, ouvriers autographes, gens de service.

## ANNEXE LITT. F.

## Services des voies et travaux.

| SERVICES DES VOIES ET TRAVAUX.   | INGÉNIEURS de          |                       |                       | SOUS-INSPECTEURS de 3 <sup>e</sup> classe. | SOUS-INGÉNIEURS. | Chefs de section de    |                       | Sous-chefs de section de |                       | COMMIS-CHIEFS. | COMMIS. | COMMIS-ADJOINTS. | SURNUMÉRAIRES. |
|--|------------------------|-----------------------|-----------------------|--|------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|----------------|---------|------------------|----------------|
|  | 1 <sup>re</sup> classe | 2 <sup>e</sup> classe | 3 <sup>e</sup> classe |  |                  | 1 <sup>re</sup> classe | 2 <sup>e</sup> classe | 1 <sup>re</sup> classe   | 2 <sup>e</sup> classe |                |         |                  |                |
|  | (a)                    |                       |                       |  |                  |                        |                       |                          |                       |                |         |                  |                |
| <b>LIGNES DU NORD ET DE L'EST.</b>   |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       |                          |                       |                |         |                  |                |
| Bureau du chef de service.....   | 1                      |                       |                       |  |                  |                        |                       |                          |                       |                | 5       | 2                |                |
| Entretien des bâtiments et dépendances des stations de Bruxelles (Nord et Allée-Verte).... |                        |                       |                       |  |                  | 1                      |                       |                          |                       |                | 1       |                  |                |
| Police, surveillance et entretien de la route ainsi que des travaux d'art :                |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       |                          |                       |                |         |                  |                |
| 1 <sup>re</sup> SECTION. — Bruxelles à Anvers (44 kilomèt.)                                |                        |                       |                       |  |                  | 1                      |                       | 1                        |                       |                | 1       | 2                |                |
| 2 <sup>e</sup> — — Malines à Landen.. (35 — )  |                        |                       |                       |  |                  | 1                      |                       |                          |                       |                |         | 1                |                |
| 3 <sup>e</sup> — — Landen à Ans..... (55 — )   |                        |                       |                       |  |                  | 1                      |                       |                          |                       |                | 1       | 1                |                |
| 4 <sup>e</sup> — — Ans à la frontière de Prusse..... (46 — )                               |                        |                       |                       |  |                  | 1                      |                       | 1                        |                       |                | 1       |                  |                |
| <b>LIGNE DE L'OUEST.</b>   |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       |                          |                       |                |         |                  |                |
| Bureau du chef de service.....   | 1                      |                       |                       |  |                  |                        |                       |                          |                       |                | 4       | 1                |                |
| Construction de l'embranchement reliant la station à l'entrepôt de Gand.....               |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       | 1                        |                       |                | 1       |                  |                |
| Entretien des bâtiments de la ligne de l'Ouest.  |                        |                       |                       |  |                  | 1                      |                       | 1                        |                       |                | 1       | 1                |                |
| Police, surveillance et entretien de la route ainsi que des travaux d'art :                |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       |                          |                       |                |         |                  |                |
| 1 <sup>re</sup> SECTION. — Malines à Gand et Termonde à Lokeren..... (70 kilomèt.)         |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       | 1                        |                       | 1              |         | 1                |                |
| 2 <sup>e</sup> SECTION. — Gand à Ostende... (67 — )  |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       | 1                        |                       |                | 1       |                  |                |
| 3 <sup>e</sup> — — Gand à Mouscron.. (56 — )   |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       | 1                        |                       |                |         | 1                |                |
| 4 <sup>e</sup> — — Mouscron à Jurbise (66 — )  |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       | 1                        |                       |                |         | 1                |                |
| 5 <sup>e</sup> — — Dendre-et-Waes... (95 — )   |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       | 1                        | 1                     |                |         |                  |                |
| <b>LIGNE DU MIDI.</b>  |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       |                          |                       |                |         |                  |                |
| Bureau du chef de service.....   | 1                      |                       |                       |  |                  | 1                      |                       |                          |                       |                | 1       | 2                |                |
| Entretien des bâtiments de la ligne du Midi...   |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       | 1                        |                       |                |         |                  |                |
| Police, surveillance et entretien de la route ainsi que des travaux d'art :                |                        |                       |                       |  |                  |                        |                       |                          |                       |                |         |                  |                |
| 1 <sup>re</sup> SECTION. — Bruxelles à Quiévrain (80 kilomètres).....                      |                        |                       |                       |  |                  | 1                      |                       | 2                        |                       |                | 1       | 1                |                |
| 2 <sup>e</sup> SECTION. — Braine-le-Comte à Namur (81 kilomètres).....                     |                        |                       |                       |  |                  | 1                      |                       |                          |                       |                | 3       |                  |                |
| A reporter.....  | 2                      | 1                     |                       |  |                  | 1                      | 10                    | 8                        | 7                     | 1              | 1       | 21               | 11             |

(a) Faisant fonction de chef de service.

|  | INGÉNIEURS    |              |              | SOUS-INSPECTEURS<br>de 3e classe. | SOUS-INGÉNIEURS. | Chefs<br>de<br>section<br>de |              | Sous-chefs<br>de<br>section<br>de |              | COMMISS.-CHEFS. | COMMISS. | COMMISS.-ADJOINTS. | SURNUMÉRIAIRES. |   |
|--|---------------|--------------|--------------|-----------------------------------|------------------|------------------------------|--------------|-----------------------------------|--------------|-----------------|----------|--------------------|-----------------|---|
|  | de            |              |              |                                   |                  | 1re<br>classe                | 2e<br>classe | 1re<br>classe                     | 2e<br>classe |                 |          |                    |                 |   |
|  | 1re<br>classe | 2e<br>classe | 3e<br>classe |                                   |                  |                              |              |                                   |              |                 |          |                    |                 |   |
| Report.....  | 2             | 1            | »            | »                                 | 1                | 10                           | 3            | 7                                 | 1            | 1               | 21       | 11                 | »               |   |
| <b>SERVICE GÉNÉRAL.</b>  |               |              |              |                                   |                  |                              |              |                                   |              |                 |          |                    |                 |   |
| <i>(Les fonctionnaires placés en service général re-<br/>çoivent directement du directeur de la 2e direc-<br/>tion à l'administration centrale).</i> |               |              |              |                                   |                  |                              |              |                                   |              |                 |          |                    |                 |   |
| Commission de réception des fers de la voie,<br>billes, etc.....   | »             | »            | »            | 1                                 | 1                | »                            | »            | »                                 | »            | »               | »        | »                  | 1               | » |
| Délimitations, bornages, emprises, rétrocessions<br>de terrains, etc.....  | »             | »            | 1            | »                                 | »                | »                            | »            | »                                 | »            | »               | »        | 1                  | 1               | » |
| Projets de construction ; exécutions de travaux<br>neufs à Anvers, Charleroi, etc.....   | »             | 2            | 1            | »                                 | »                | »                            | »            | 4                                 | »            | »               | »        | 4                  | »               | » |
| Totaux.....  | 2             | 3            | 2            | 1                                 | 1                | 10                           | 5            | 11                                | 1            | 1               | 26       | 13                 | »               |   |

## Agents payés sur salaires :

32 piqueurs et agents préposés à la surveillance des routes.  
 332 chefs poseurs et chefs cantonniers.  
 699 gardes barrières. — Gardes routes, gardes signaux et gardes tunnels.  
 217 gardes excentriques et Pontonniers.  
 1,038 terrassiers et cantonniers, etc.  
2,338

## ANNEXE LITT. G.

## Service de la traction et de l'arsenal.

## TRACTION ET ARSENAL.

|  | INGÉNIEUR EN CHEF<br>de 2 <sup>e</sup> classe. | INGÉNIEUR<br>chef<br>DE SERVICE<br>de |                          |                          | INGÉNIEUR<br>de           |                          |                          | SOUS-INGÉNIEUR. | CHEF DE SECTION<br>de 1 <sup>re</sup> classe. | COMMISS-CHIEF. | SOUS-CHEF DE SECTION<br>de 1 <sup>re</sup> classe. | COMMISS.  | COMMISS-ADJOINT. | SURNUMÉRAIRE. |
|--|--|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|---|----------------|--|-----------|------------------|---------------|
|  |  | 1 <sup>re</sup><br>classe             | 2 <sup>e</sup><br>classe | 3 <sup>e</sup><br>classe | 1 <sup>re</sup><br>classe | 2 <sup>e</sup><br>classe | 3 <sup>e</sup><br>classe |                 |   |                |  |           |                  |               |
| <b>Surveillance du service de la traction.</b>   |  |                                       |                          |                          |                           |                          |                          |                 |   |                |  |           |                  |               |
| Lignes du Nord et de l'Est.....  | »  | »                                     | 1                        | »                        | »                         | 1<br>(a)                 | »                        | »               | »   | »              | »  | 1         | 2                | »             |
| Lignes de l'Ouest.....   | »  | »                                     | »                        | »                        | »                         | 1                        | »                        | »               | 1   | »              | »  | 1         | 1                | »             |
| Lignes du Midi.....  | »  | »                                     | 1                        | »                        | »                         | 1                        | »                        | »               | »   | »              | »  | 1         | 1                | »             |
| <b>Arsenal.</b>  |  |                                       |                          |                          |                           |                          |                          |                 |   |                |  |           |                  |               |
| Bureau du chef de service.....   | 1  | »                                     | »                        | »                        | 1                         | »                        | »                        | 1               | »   | 1              | 1  | 5         | 6                | 2             |
| Atelier des locomotives.....   | »  | »                                     | »                        | »                        | »                         | 1                        | »                        | »               | »   | 1              | »  | »         | 2                | »             |
| Atelier des voitures.....  | »  | »                                     | »                        | »                        | »                         | »                        | »                        | 1               | »   | »              | 1  | 2         | 1                | 1             |
| Dépôt d'approvisionnements.....  | »  | »                                     | »                        | »                        | »                         | »                        | »                        | »               | 1   | »              | 1  | 1         | 1                | »             |
| <b>Service général.</b>  |  |                                       |                          |                          |                           |                          |                          |                 |   |                |  |           |                  |               |
| <i>(Les fonctionnaires placés en service général relèvent directement du directeur de la 5<sup>e</sup> direction à l'administration centrale.)</i> |  |                                       |                          |                          |                           |                          |                          |                 |   |                |  |           |                  |               |
| Surveillance de l'entretien des voitures et wagons<br>sur les lignes.....  | »  | »                                     | 1                        | »                        | »                         | »                        | »                        | »               | 1   | 1              | »  | 1         | »                | »             |
| Approvisionnements de combustible.....   | »  | »                                     | »                        | »                        | »                         | 2<br>(b)                 | »                        | »               | »   | »              | 2  | 1         | 2                | »             |
| Éclairage et chauffage.....  | »  | »                                     | »                        | »                        | »                         | »                        | 1                        | »               | »   | »              | »  | »         | »                | »             |
| <b>TOTAUX.....</b>   | <b>1</b>                                       | <b>»</b>                              | <b>2</b>                 | <b>1</b>                 | <b>1</b>                  | <b>3</b>                 | <b>2</b>                 | <b>2</b>        | <b>2</b>                                      | <b>4</b>       | <b>4</b>   | <b>13</b> | <b>16</b>        | <b>3</b>      |

(a) Faisant fonctions de 1<sup>re</sup> classe.

(b) Dont un sous-inspecteur.

**Agents payés sur salaires ;**

15 chefs d'atelier.

69 contre-maitres et traceurs.

577 machinistes et chauffeurs.

1,455 ouvriers de métier : forgerons, ajusteurs, tourneurs, chaudronniers, monteurs, modelers, mouleurs, fondeurs, menuisiers, charpentiers, garnisseurs, selliers, peintres, etc.

612 ouvriers divers : manœuvres, coke-fourniers, pompeurs-Cleman, veilleurs, portiers, etc.

2,526

## ANNEXE LITT. H.

## Service des transports. — Mouvement et trafic.

|  | INSPECTEUR<br>de           |                           | SOUS-INSPECTEUR<br>de 1 <sup>re</sup> classe. | CHEF DE LIGNE. | COMMIS. | SURVEILLANTES. | CHEF DE DISTRICT. |
|--|----------------------------|---------------------------|---|----------------|---------|----------------|-------------------|
|  | 1 <sup>re</sup><br>classe. | 2 <sup>e</sup><br>classe. |   |                |         |                |                   |
| Pertes et avaries, contentieux . . . . .   | »                          | 1                         | 1   | 2              | 3       | 1              | »                 |
| Relations du service international . . . . .   | 1                          | »                         | »   | »              | »       | »              | »                 |
| Surveillance spéciale et des stations des chefs de district . . .  | »                          | 1                         | »   | »              | »       | »              | »                 |
| Surveillance du service des stations et des convois . . . . .  | »                          | »                         | »   | »              | »       | »              | »                 |
| 1 <sup>er</sup> DISTRICT : Bruxelles (Midi) à Quiévrain et à Namur . . . . .   | »                          | »                         | »   | 1              | 1       | »              | (a)<br>1          |
| 2 <sup>e</sup> — Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Allée-Verte) à<br>Anvers, Malines à Ans et Malines à Termonde<br>(exclusivement) . . . . . | »                          | »                         | »   | 1              | 1       | »              | (a)<br>1          |
| 3 <sup>e</sup> — Liège à la frontière de Prusse, y compris les plans<br>inclinés. . . . .  | »                          | »                         | »   | »              | 1       | »              | (a)<br>1          |
| 4 <sup>e</sup> — Termonde (exclusivement) à Ostende et Gand à<br>Mouscron . . . . .  | »                          | »                         | »   | 1              | 1       | »              | (a)<br>1          |
| 5 <sup>e</sup> — Lokeren à Ath, Jurbise à Mouscron (ces deux sta-<br>tions exceptées), Ternalh à Lede. . . . .                             | »                          | »                         | »   | »              | 1       | »              | (a)<br>1          |
| TOTAUX . . . . .   | 1                          | 2                         | 1   | 5              | 8       | 1              | 5                 |

(a) Figurent pour mémoire. — Ces fonctions sont exercées par cinq chefs de station de premier ordre.

STATIONS ET HALTES.

(Les chefs des stations marquées d'un \* sont chargés en même temps de la gestion du bureau de poste de la localité; les stations marquées de deux \*\* sont gérées par un percepteur des postes.—Abréviations: S station, H halte.)

|                                | CHEF DE STATION<br>OU<br>PERCEPTEUR<br>DE |                         |                         |                         | S<br>O<br>U<br>S<br>-<br>C<br>H<br>E<br>F<br>D<br>E<br>S<br>T<br>A<br>T<br>I<br>O<br>N | C<br>O<br>M<br>M<br>I<br>S<br>-<br>C<br>H<br>E<br>F. | C<br>O<br>M<br>M<br>I<br>S. | C<br>O<br>M<br>M<br>I<br>S<br>-<br>A<br>D<br>J<br>O<br>I<br>N<br>T. | S<br>O<br>U<br>S<br>-<br>M<br>A<br>J<br>O<br>R<br>É<br>N<br>A<br>I<br>R<br>E. | F<br>A<br>C<br>T<br>E<br>U<br>R<br>-<br>C<br>H<br>E<br>F. | F<br>A<br>C<br>T<br>E<br>U<br>R. | O<br>F<br>F<br>I<br>C<br>I<br>E<br>R<br>D<br>E<br>P<br>O<br>L<br>I<br>C<br>E. | C<br>H<br>E<br>F<br>D<br>E<br>C<br>O<br>N<br>V<br>O<br>I. | G<br>A<br>R<br>D<br>E<br>C<br>O<br>N<br>V<br>O<br>I. |
|--------------------------------|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--|--|-----------------------------|---|---|---|----------------------------------|---|---|--|
|                                | 1 <sup>er</sup><br>ordre                  | 2 <sup>e</sup><br>ordre | 3 <sup>e</sup><br>ordre | 4 <sup>e</sup><br>ordre |  |  |                             |   |   |   |                                  |   |   |  |
| S Bruxelles (Nord).....        | 1   | »                       | »                       | »                       | 1  | »  | 9                           | 8   | 1   | 1   | 1                                | 2   | »   | »  |
| S Bruxelles (Entrepôt).....    | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | 4                           | »   | »   | »   | 2                                | »   | »   | »  |
| S Bruxelles (Allée-Verte)..... | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | 3                           | 5   | 1   | »   | 2                                | »   | »   | »  |
| S* Vilvorde.....               | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | »                           | 1   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Malines.....                | »   | 1                       | »                       | »                       | 1  | »  | 7                           | 4   | »   | »   | 2                                | 4   | »   | »  |
| H* Duffel.....                 | »   | »                       | »                       | 1                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Contich.....                | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S Lierre.....                  | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| H Vicux-Dieu.....              | »   | »                       | »                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S Anvers.....                  | 1   | »                       | »                       | »                       | 2  | 1  | 8                           | 4   | 4   | 2   | 5                                | 1   | »   | »  |
| H Haecht.....                  | »   | »                       | »                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| H Wespelaer.....               | »   | »                       | »                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S Louvain.....                 | »   | 1                       | »                       | »                       | »  | »  | 5                           | 2   | 3   | »   | 5                                | »   | »   | »  |
| H* Vertryck.....               | »   | »                       | »                       | 1                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Tirlemont.....              | »   | 1                       | »                       | »                       | »  | »  | 5                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| H Esemael.....                 | »   | »                       | »                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Landen.....                 | »   | 1                       | »                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | 1   | 1                                | »   | »   | »  |
| H Gingelom.....                | »   | »                       | »                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| H Rosoux.....                  | »   | »                       | »                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Waremme.....                | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | »                           | 1   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| H* Fexhe.....                  | »   | »                       | »                       | 1                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Ans.....                    | »   | 1                       | »                       | »                       | 1  | »  | 1                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Haut-Pré.....               | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | »                           | 1   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S Liège.....                   | 1   | »                       | »                       | »                       | 1  | »  | 5                           | 8   | 1   | »   | 5                                | »   | »   | »  |
| S* Chénée.....                 | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | 1                           | 2   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Chaudfontaine.....          | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| H Le Trooz.....                | »   | »                       | »                       | »                       | »  | »  | »                           | 1   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Nessonvaux.....             | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Pepinster.....              | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | 1                           | 1   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Ensival.....                | »   | »                       | »                       | 1                       | »  | »  | »                           | 1   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S* Verviers.....               | »   | 1                       | »                       | »                       | 1  | »  | 5                           | 7   | 1   | »   | 1                                | 1   | »   | »  |
| S* Dolhain.....                | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S Herbesthal.....              | »   | »                       | 1                       | »                       | »  | »  | 1                           | 1   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| S Ronheide.....                | »   | »                       | »                       | »                       | »  | »  | »                           | »   | »   | »   | »                                | »   | »   | »  |
| A reporter.....                | 5   | 6                       | 13                      | 4                       | 7  | 1  | 55                          | 47  | 11  | 4   | 18                               | 8   | »   | »  |



|                                | CHEF DE STATION<br>ou<br>PERCEPTEUR |                         |                         |                         | SOUS-CHEF DE STATION | COMMIS.-CHEF. | COMMIS. | COMMIS.-ADJOINT. | SURNOUVERAIRE. | FACTEUR-CHEF. | FACTEUR. | OFFICIER DE POLICE. | CHEF DE CONVOI. | GARDE-CONVOI. |
|--------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|---------------|---------|------------------|----------------|---------------|----------|---------------------|-----------------|---------------|
|                                | 1 <sup>er</sup><br>ordre            | 2 <sup>e</sup><br>ordre | 3 <sup>e</sup><br>ordre | 4 <sup>e</sup><br>ordre |                      |               |         |                  |                |               |          |                     |                 |               |
| Report. . . . .                | 3                                   | 0                       | 13                      | 4                       | 7                    | 1             | 55      | 47               | 11             | 6             | 18       | 9                   | "               | "             |
| S** Cappelle-au-Bois . . . . . | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H Londerzeel . . . . .         | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | 1                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H Malderen . . . . .           | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | 1                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H Buggenhout . . . . .         | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S Termonde . . . . .           | "                                   | 1                       | "                       | "                       | "                    | "             | 1       | 5                | 1              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H Audelghem . . . . .          | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | 1       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H Wichelen . . . . .           | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S* Wetteren . . . . .          | "                                   | "                       | 1                       | "                       | "                    | "             | 1       | 1                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H* Melle . . . . .             | "                                   | "                       | "                       | 1                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S Gand . . . . .               | 1                                   | "                       | "                       | "                       | 1                    | "             | 5       | 6                | 2              | "             | 6        | 1                   | "               | "             |
| H Landeghem . . . . .          | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H* Hansbeke . . . . .          | "                                   | "                       | "                       | 1                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S* Aeltre . . . . .            | "                                   | "                       | 1                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S* Bloemendaale . . . . .      | "                                   | "                       | "                       | 1                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H Oostcamp . . . . .           | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S Bruges . . . . .             | "                                   | "                       | 1                       | "                       | "                    | "             | 5       | 2                | 1              | "             | 1        | "                   | "               | "             |
| H Jabbeke . . . . .            | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H* Plasschendaale . . . . .    | "                                   | "                       | "                       | 1                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S* Ostende . . . . .           | "                                   | 1                       | "                       | "                       | "                    | "             | 4       | 2                | "              | "             | 2        | "                   | "               | "             |
| H Nazareth . . . . .           | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | 1                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S** Deyze . . . . .            | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | 1       | 1                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H Machelen . . . . .           | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H Olsene . . . . .             | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S** Wæreghem . . . . .         | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | 1                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S** Haarlebeke . . . . .       | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S* Courtrai . . . . .          | "                                   | 1                       | "                       | "                       | "                    | "             | 5       | 4                | "              | "             | 2        | "                   | "               | "             |
| S Mouscron . . . . .           | "                                   | 1                       | "                       | "                       | "                    | "             | 2       | 2                | "              | "             | 1        | "                   | "               | "             |
| H* Néchin . . . . .            | "                                   | "                       | "                       | 1                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S** Templeuve . . . . .        | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S Tournay . . . . .            | "                                   | 1                       | "                       | "                       | "                    | "             | 4       | 4                | "              | "             | 1        | "                   | "               | "             |
| H Havinnes . . . . .           | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H* Bary-Maulde . . . . .       | "                                   | "                       | "                       | 1                       | "                    | "             | "       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| S* Leuze . . . . .             | "                                   | "                       | 1                       | "                       | "                    | "             | "       | 2                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| H Ligne . . . . .              | "                                   | "                       | "                       | "                       | "                    | "             | 1       | "                | "              | "             | "        | "                   | "               | "             |
| A reporter. . . . .            | 4                                   | 11                      | 17                      | 10                      | 8                    | 1             | 82      | 77               | 15             | 4             | 31       | 9                   | "               | "             |

|                              | CHEF DE STATION<br>ou<br>PERCEPTEUR<br>DE |                         |                         |                         | SOUS-CHEF DE STATION | COMMIS.-CHEF. | COMMIS. | COMMIS.-ADJOINT. | SURNUMÉRAIRE. | FACTEUR-CHEF. | FACTEUR. | OFFICIER DE POLICE. | CHEF DE CONVOI. | GRADE-CONVOI. |
|------------------------------|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|---------------|---------|------------------|---------------|---------------|----------|---------------------|-----------------|---------------|
|                              | 1 <sup>er</sup><br>ordre                  | 2 <sup>e</sup><br>ordre | 3 <sup>e</sup><br>ordre | 4 <sup>e</sup><br>ordre |                      |               |         |                  |               |               |          |                     |                 |               |
| Report. . . . .              | 4   | 11                      | 17                      | 10                      | 8                    | 1             | 82      | 77               | 15            | 4             | 51       | 0                   | »               | »             |
| S* Ath . . . . .             | »   | 1                       | »                       | »                       | »                    | »             | 1       | 5                | 1             | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| H Maffes . . . . .           | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H** Chièvres-Altrec. . . . . | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S* Brugelette . . . . .      | »   | »                       | 1                       | »                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H** Lens . . . . .           | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H Rebaix . . . . .           | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H Papignies . . . . .        | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Lessines . . . . .         | »   | »                       | 1                       | »                       | »                    | »             | 1       | 1                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H Aeren . . . . .            | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S** Grammont . . . . .       | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | 2             | »        | »                   | »               | »             |
| H Ideghem . . . . .          | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H Santbergen . . . . .       | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Ninove . . . . .           | »   | »                       | 1                       | »                       | »                    | »             | 1       | 1                | »             | 1             | »        | »                   | »               | »             |
| S* Denderleeuw . . . . .     | »   | »                       | »                       | 1                       | »                    | »             | »       | 1                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Alost . . . . .            | 1   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | 5       | 1                | »             | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| H Gysegghem . . . . .        | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Zèle . . . . .             | »   | »                       | 1                       | »                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Lokeren . . . . .          | »   | »                       | 1                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Ternath . . . . .          | »   | »                       | »                       | 1                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Lede . . . . .             | »   | »                       | »                       | 1                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H Schellebelle . . . . .     | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Bruxelles (Midi) . . . . . | 1   | »                       | »                       | »                       | 1                    | 1             | 7       | 6                | 2             | »             | 6        | 2                   | »               | »             |
| H Forest . . . . .           | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S* Ruysbroeck . . . . .      | »   | »                       | »                       | 1                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H Loth . . . . .             | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S* Hal . . . . .             | »   | 1                       | »                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | 1             | »        | »                   | »               | »             |
| H Lembecq . . . . .          | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | »       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S* Tubize . . . . .          | »   | »                       | 1                       | »                       | »                    | »             | 1       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S* Braine-le-Comte . . . . . | 1   | »                       | »                       | »                       | 1                    | »             | 2       | 2                | »             | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| S** Soignies . . . . .       | »   | »                       | »                       | »                       | »                    | »             | 2       | 1                | 1             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S* Jurbise . . . . .         | »   | 1                       | »                       | »                       | »                    | »             | 2       | »                | »             | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Mons . . . . .             | »   | 1                       | »                       | »                       | »                    | »             | 4       | 2                | 2             | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| S* Jemmapes . . . . .        | »   | »                       | 1                       | »                       | »                    | »             | 2       | 1                | »             | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| S* Saint-Ghislain . . . . .  | »   | 1                       | »                       | »                       | »                    | »             | 2       | 2                | »             | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| A reporter . . . . .         | 7   | 15                      | 24                      | 15                      | 10                   | 2             | 110     | 105              | 23            | 4             | 47       | 11                  | »               | »             |

|                                     | CHEF DESTATION<br>ou<br>PERCEPTEUR<br>de |                         |                         |                         | Sous-CHEF DE STATION | COMMIS-CHEF. | COMMIS. | COMMIS-ADJOINT. | SURVEILLANT. | FACTEUR-CHEF. | FACTEUR. | OFFICIER DE POLICE. | CHEF DE CONVOI. | GARDE CONVOI. |
|-------------------------------------|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|--------------|---------|-----------------|--------------|---------------|----------|---------------------|-----------------|---------------|
|                                     | 1 <sup>er</sup><br>ordre                 | 2 <sup>e</sup><br>ordre | 3 <sup>e</sup><br>ordre | 4 <sup>e</sup><br>ordre |                      |              |         |                 |              |               |          |                     |                 |               |
|                                     | Report. . . . .                          | 7                       | 15                      | 24                      |                      |              |         |                 |              |               |          |                     |                 |               |
| S <sup>e</sup> Roussu. . . . .      | »  | »                       | 1                       | »                       | »                    | »            | »       | 1               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Thulin. . . . .      | »  | »                       | 1                       | »                       | »                    | »            | 1       | »               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Quiévrain. . . . .   | »  | 1                       | »                       | »                       | »                    | »            | 2       | 5               | »            | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Écaussines. . . . .  | »  | »                       | »                       | 1                       | »                    | »            | »       | 1               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Manage. . . . .      | »  | 1                       | »                       | »                       | »                    | »            | 2       | 5               | »            | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| H Gony-lez-Piéton. . . . .          | »  | »                       | »                       | »                       | »                    | »            | »       | »               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H Pont à Celles. . . . .            | »  | »                       | »                       | »                       | »                    | »            | »       | »               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Luttre. . . . .      | »  | »                       | 1                       | »                       | »                    | »            | »       | »               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S Gosselies. . . . .                | »  | »                       | 1                       | »                       | »                    | »            | »       | 2               | 1            | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Roux. . . . .        | »  | »                       | 1                       | »                       | »                    | »            | »       | 1               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Marchiennes. . . . . | »  | »                       | 1                       | »                       | »                    | »            | »       | 5               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Charleroi. . . . .   | »  | 1                       | »                       | »                       | 1                    | »            | 6       | 1               | 1            | »             | 1        | 1                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Châtelineau. . . . . | »  | »                       | »                       | »                       | »                    | »            | 1       | 5               | »            | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Forciennes. . . . .  | »  | »                       | »                       | 1                       | »                    | »            | »       | »               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Tamines. . . . .     | »  | »                       | 1                       | »                       | »                    | »            | »       | 1               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| H Anvelais. . . . .                 | »  | »                       | »                       | »                       | »                    | »            | »       | »               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Moustier. . . . .    | »  | »                       | »                       | »                       | »                    | »            | »       | 1               | »            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Floresse. . . . .    | »  | »                       | »                       | 1                       | »                    | »            | »       | »               | 1            | »             | »        | »                   | »               | »             |
| S <sup>e</sup> Namur. . . . .       | »  | 1                       | »                       | »                       | 1                    | »            | 1       | 6               | 1            | »             | 1        | »                   | »               | »             |
| Service des convois. . . . .        | »  | »                       | »                       | »                       | »                    | »            | »       | »               | »            | »             | »        | 55                  | 127             | »             |
| TOTAUX. . . . .                     | 7  | 19                      | 31                      | 18                      | 12                   | 2            | 125     | 135             | 27           | 4             | 53       | 12                  | 35              | 127           |

## Agents payés sur salaires :

119 agréés chefs de halte, agréés au factage, pesage, mouvement et surveillance.

89 gardes-freins. (Ce nombre est augmenté en été.)

1,289 chargeurs, basculeurs, veilleurs, gardiens, portiers, lampistes, manœuvres, etc.

1,497

## ANNEXE LITT. I.

## Services en général.

| SERVICES EN GÉNÉRAL.   | INSPECTEURS             |                        | CHIEFS DE BUREAU. | VÉRIFICATEURS. | COMMISS-CHIEFS. | COMMISS. | COMMISS-ADJOINTS. |
|--|-------------------------|------------------------|-------------------|----------------|-----------------|----------|-------------------|
|  | 1 <sup>re</sup> classe. | 2 <sup>e</sup> classe. |                   |                |                 |          |                   |
| Magasin central (relève de la 3 <sup>e</sup> direction à l'administration centrale. . . . .)                             | 1                       | "                      | "                 | "              | "               | 5        | "                 |
| Contrôle du timbre et atelier de la fabrication des coupons (relève de la 6 <sup>e</sup> direction : contrôle) . . . . . | "                       | 1                      | "                 | "              | "               | 2        | 2                 |
| Fournitures de bureau ; imprimés (relève de la 1 <sup>re</sup> direction).   | "                       | "                      | 1                 | "              | "               | 5        | "                 |
| Mise d'habillement (relève de la 1 <sup>re</sup> direction). . . . .   | "                       | "                      | "                 | "              | 1               | 4        | "                 |
| Vérification des magasins et des inventaires (relève de la 5 <sup>e</sup> direction . . . . .)                           | "                       | "                      | "                 | 2              | "               | "        | "                 |
| Réception des fournitures en général (relève de la 5 <sup>e</sup> direction.   | "                       | "                      | "                 | "              | 1               | "        | 2                 |
| TOTAUX . . . . .   | 1                       | 1                      | 1                 | 2              | 2               | 12       | 4                 |

## Agents payés sur salaires :

18 imprimeurs, pressiers, timbreurs, gommeur, emballeurs, graveur osés à la  
 pagination des registres et à la préparation des expéditions de timbres-poste et coupons.  
 43 chargeurs, magasiniers, portier, veilleur et ouvriers divers.

ANNEXE LITT. J.

Service des postes.

(Les bureaux marqués d'un \* sont gérés par un chef de station; ceux marqués de deux \*\*, par un percepteur ayant la gestion d'une station. — Abréviations : P. perception. — D distribution.)

SURVEILLANCE DU SERVICE.

|  |     |   |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|-----|---|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Inspection de la 1 <sup>re</sup> division territoriale . . . . . | (a) | 1 |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| — — 2 <sup>e</sup> — — . . . . .                                 | (b) | 1 |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| — — 3 <sup>e</sup> — — . . . . .                                 | (a) | 1 |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Service du contrôle des recettes . . . . .                       |     | 1 |  |  |  |  | 6 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

PERCEPTIONS ET DISTRIBUTIONS.

|                        | INSPECTEUR | PERCEPTEUR            |                      |                      |                      | CONTROLEUR. | CHIEF DE LIGNE. | COMMIS-CHIEF. | COMMIS. | COMMIS-ADJOINT. | SURNUMÉRAIRE. | DISTRIBUTEUR. | FACTEUR. | FACTEUR RURAL. |
|------------------------|------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------|-----------------|---------------|---------|-----------------|---------------|---------------|----------|----------------|
|                        |            | 1 <sup>er</sup> ordre | 2 <sup>e</sup> ordre | 3 <sup>e</sup> ordre | 4 <sup>e</sup> ordre |             |                 |               |         |                 |               |               |          |                |
| P* Aeltre . . . . .    | »          | »                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | »        | 3              |
| P Aerschot . . . . .   | »          | »                     | »                    | 1                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | 1        | 5              |
| P Alost . . . . .      | »          | »                     | 1                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | 2        | 10             |
| D Amay . . . . .       | »          | »                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | 1             | »             | »        | 2              |
| P Andennes . . . . .   | »          | »                     | »                    | 1                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | 1        | 4              |
| D Annevoye . . . . .   | »          | »                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | 1             | »             | »        | 5              |
| P* Ans . . . . .       | »          | »                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | 1        | 1              |
| D Anthée . . . . .     | »          | »                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | 1             | »             | »        | 5              |
| P Antoing . . . . .    | »          | »                     | »                    | 1                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | »        | 4              |
| P Anvers . . . . .     | »          | 1                     | »                    | »                    | »                    | »           | 1               | 9             | 1       | »               | »             | »             | 24       | 5              |
| P Arlon . . . . .      | »          | 1                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | 1             | 1       | 1               | »             | »             | 2        | 5              |
| D Assche . . . . .     | »          | »                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | 1             | »             | »        | 7              |
| D Assesse . . . . .    | »          | »                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | 1             | »             | »        | 2              |
| P* Ath . . . . .       | »          | »                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | 1       | »               | »             | »             | 2        | 7              |
| D Aubange . . . . .    | »          | »                     | »                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | 1             | »             | »        | 2              |
| P Aubel . . . . .      | »          | »                     | »                    | 1                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | 1        | 4              |
| P Audenaerde . . . . . | »          | »                     | 1                    | »                    | »                    | »           | »               | »             | 1       | »               | »             | »             | 1        | 15             |
| P Avelghem . . . . .   | »          | »                     | »                    | 1                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | 1        | 4              |
| P Aywaille . . . . .   | »          | »                     | »                    | 1                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | 1        | 4              |
| P Borvoux . . . . .    | »          | »                     | »                    | 1                    | »                    | »           | »               | »             | »       | »               | »             | »             | »        | 6              |
| A reporter . . . . .   | 1          | 2                     | »                    | 2                    | 7                    | 8           | »               | 1             | 10      | 4               | 1             | 6             | 37       | 92             |

(a) Ce personnel figure pour mémoire. — Par suite de mutations qui ont été la conséquence du décès du directeur et de l'inspecteur en chef des postes à l'administration centrale et de la maladie grave de l'inspecteur de la 2<sup>e</sup> division, la surveillance du service est actuellement répartie entre les contrôleurs de comptabilité, outre leurs attributions spéciales.

(b) En congé pour cause de maladie grave.

|                               | INSPECTEUR. | PERCEPTEUR<br>DE         |                         |                         |                         | CONTROLEUR. | CHEF DE LIGNE. | COMMISS.-CHEF. | COMMISS. | COMMISS.-ADJOINT. | SURNUMÉRAIRE. | DISTRIBUTEUR. | FACTEUR. | FACTEUR RURAL. |
|-------------------------------|-------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|----------------|----------------|----------|-------------------|---------------|---------------|----------|----------------|
|                               |             | 1 <sup>er</sup><br>ordre | 2 <sup>e</sup><br>ordre | 3 <sup>e</sup><br>ordre | 4 <sup>e</sup><br>ordre |             |                |                |          |                   |               |               |          |                |
| Report. . . . .               | 1           | 2                        | 2                       | 7                       | 8                       | »           | 1              | 10             | 4        | 1                 | 6             | 37            | 92       |                |
| D* Bory-Maulde . . . . .      | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 1        |                |
| P Bastogne . . . . .          | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 7        |                |
| P Beaumont. . . . .           | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 5        |                |
| P Beauraing . . . . .         | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 5        |                |
| D Beeringen . . . . .         | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | 1             | »             | 2        |                |
| P Beveren. . . . .            | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 5        |                |
| P Beverloo . . . . .          | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 2        |                |
| D Bilsen . . . . .            | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | 1             | »             | 5        |                |
| P Binche . . . . .            | »           | »                        | 1                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 4        |                |
| P Blankenberghe . . . . .     | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 2        |                |
| P* Bloemendael. . . . .       | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 5        |                |
| P Boom . . . . .              | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 2        |                |
| P Bouillon. . . . .           | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 4        |                |
| P* Boussu . . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 1        |                |
| D Braine-l'Alleud . . . . .   | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | 1             | »             | 2        |                |
| P* Braine-le-Comte. . . . .   | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | 1                 | »             | 1             | 2        |                |
| D Brasschaet. . . . .         | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | 1             | »             | 2        |                |
| D Brée. . . . .               | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | 1             | »             | 4        |                |
| P* Brugelette. . . . .        | »           | »                        | »                       | 2                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 1        |                |
| P Bruges . . . . .            | »           | 1                        | »                       | »                       | »                       | »           | 2              | »              | 2        | »                 | »             | 8             | 17       |                |
| P Bruxelles . . . . .         | »           | 1                        | »                       | »                       | (a)<br>1                | »           | 4              | 17             | 9        | »                 | »             | 60            | 9        |                |
| P** Capelle-au-Bois . . . . . | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | 1             | »             | 2        |                |
| D Capellen. . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | 1             | »             | 5        |                |
| D Champlon . . . . .          | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | 1             | »             | 2        |                |
| P* Charleroi . . . . .        | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | 1              | 2              | »        | »                 | »             | »             | 6        |                |
| P** Châtelineau. . . . .      | »           | »                        | 1                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 4        |                |
| P* Chaudfontaine. . . . .     | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 5        |                |
| P* Chénée . . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 5        |                |
| D** Chièvres-Attre . . . . .  | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 1        |                |
| P Chimay . . . . .            | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 7        |                |
| P Ciney . . . . .             | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 5        |                |
| P Comines. . . . .            | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | 1             | 1        |                |
| P* Contich . . . . .          | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »              | »        | »                 | »             | »             | 2        |                |
| A reporter. . . . .           | 1           | 4                        | 4                       | 20                      | 9                       | »           | 6              | 51             | 15       | 4                 | 14            | 122           | 214      |                |

(a) Chef de bureau.

|                               | INSPECTEUR. | PERCEPTEUR<br>DE         |                         |                         |                         | CONTROLEUR. | CHEF DE LIGNE. | COMMIS-CHEF. | COMMIS. | COMMIS-ADJOINT. | SURNUMÉRAIRE. | DISTRIBUTEUR. | FACTEUR. | FACTEUR RURAL. |
|-------------------------------|-------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|----------------|--------------|---------|-----------------|---------------|---------------|----------|----------------|
|                               |             | 1 <sup>er</sup><br>ordre | 2 <sup>e</sup><br>ordre | 3 <sup>e</sup><br>ordre | 4 <sup>e</sup><br>ordre |             |                |              |         |                 |               |               |          |                |
| Report. . . . .               | 1           | 4                        | »                       | 4                       | 20                      | 9           | »              | 6            | 51      | 15              | 4             | 14            | 122      | 214            |
| P* Courtrai. . . . .          | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | 1       | 1               | 1             | »             | 4        | 5              |
| P Cousin . . . . .            | »           | »                        | »                       | 0                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | 0               | »             | »             | 1        | 5              |
| D Cruyshautem . . . . .       | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 1              |
| D* Denderleeuw . . . . .      | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 2              |
| P** Deynze . . . . .          | »           | »                        | »                       | 1                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 6              |
| P Diest . . . . .             | »           | »                        | »                       | 0                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 4              |
| P Dinant. . . . .             | »           | »                        | 1                       | »                       | »                       | 0           | »              | »            | 1       | 1               | 1             | »             | 5        | 9              |
| P Dison . . . . .             | »           | »                        | 0                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 2              |
| P Dixmude . . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 7              |
| P* Dolhain. . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 5              |
| D Dour. . . . .               | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 2              |
| D* Duffel. . . . .            | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 1              |
| P* Écaussines . . . . .       | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 2              |
| D Eeckeren . . . . .          | »           | »                        | »                       | 0                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 2              |
| P Eecloo. . . . .             | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 5              |
| P Éghozée . . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 6              |
| P Enghien . . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 4              |
| D Engis . . . . .             | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 2              |
| P* Ensival . . . . .          | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 1              |
| D Étalle . . . . .            | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 5              |
| P* Farcennes . . . . .        | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | »              |
| D* Fexhe. . . . .             | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 4              |
| P Fleurus . . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 2              |
| P* Floeffe . . . . .          | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 1              |
| P Florennes . . . . .         | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 5              |
| P Florenville . . . . .       | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 5              |
| P Pontsine-l'Évêque . . . . . | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 2              |
| P Fosses. . . . .             | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 5              |
| D Fraiture . . . . .          | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 5              |
| D Frasnes . . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 4              |
| P Furnes . . . . .            | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 7              |
| P Gand . . . . .              | »           | 1                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | 1            | 7       | 3               | 1             | »             | 23       | 11             |
| D Gâvre . . . . .             | »           | »                        | »                       | »                       | »                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 2              |
| P Gedinne . . . . .           | »           | »                        | »                       | »                       | 1                       | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 8              |
| A reporter. . . . .           | 1           | 5                        | 1                       | 5                       | 54                      | 9           | »              | 7            | 40      | 18              | 7             | 22            | 103      | 350            |

|                                     | INSPECTEUR. | PERCEPTEUR               |                         |                         |                         | CONTROLEUR. | CHEF DE LIGNE. | COMMIS-CHEF. | COMMIS. | COMMIS-AJOINT. | SURNUMÉRAIRE. | DISTRIBUTEUR. | FACTEUR. | FACTEUR RURAL. |
|-------------------------------------|-------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|----------------|--------------|---------|----------------|---------------|---------------|----------|----------------|
|                                     |             | 1 <sup>er</sup><br>ordre | 2 <sup>e</sup><br>ordre | 3 <sup>e</sup><br>ordre | 4 <sup>e</sup><br>ordre |             |                |              |         |                |               |               |          |                |
| Report. . . . .                     | 1           | 5                        | 1                       | 5                       | 34                      | 9           | 7              | 40           | 18      | 7              | 22            | 165           | 359      |                |
| P Gembloux . . . . .                | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 5        |                |
| P Genappe . . . . .                 | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 3        |                |
| P Gheel . . . . .                   | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | "             | 4        |                |
| D Ghistelles . . . . .              | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 4        |                |
| D Givry . . . . .                   | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 2        |                |
| D Glons . . . . .                   | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 5        |                |
| P Gosselies . . . . .               | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 1        |                |
| P Grammont . . . . .                | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 5        |                |
| P Habay-la-Neuve . . . . .          | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | "             | 4        |                |
| P <sup>*</sup> Hal . . . . .        | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | 1       | "              | "             | 1             | 8        |                |
| P Hamme . . . . .                   | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 1        |                |
| D Hamme-Mille . . . . .             | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 3        |                |
| P Hannut . . . . .                  | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 3        |                |
| D <sup>*</sup> Hansbeke . . . . .   | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | "             | 3        |                |
| P <sup>**</sup> Harlebeke . . . . . | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 2        |                |
| P Hasselt . . . . .                 | "           | "                        | 1                       | "                       | "                       | "           | "              | 1            | 2       | 1              | "             | 2             | 7        |                |
| D Havelange . . . . .               | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 4        |                |
| P Heer . . . . .                    | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | "             | 4        |                |
| D Herbesthal . . . . .              | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 2        |                |
| D Herck-la-Ville . . . . .          | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 2        |                |
| P Hérentbais . . . . .              | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 5        |                |
| P Herve . . . . .                   | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 4        |                |
| D Heyst-op-den-Berg . . . . .       | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 3        |                |
| D Hoogstrachten . . . . .           | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 5        |                |
| P Houffalize . . . . .              | "           | "                        | "                       | 1                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | "             | 4        |                |
| P Huy . . . . .                     | "           | "                        | "                       | 1                       | "                       | "           | "              | "            | 2       | "              | "             | 2             | 9        |                |
| P Iseghem . . . . .                 | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 2        |                |
| D Isque . . . . .                   | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | 1             | "             | 2        |                |
| P Jemeppe . . . . .                 | "           | "                        | "                       | 1                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 2        |                |
| P <sup>*</sup> Jemmapes . . . . .   | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | 1       | 1              | "             | 1             | 4        |                |
| P Jodoigne . . . . .                | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | 1              | "             | 1             | 7        |                |
| P <sup>*</sup> Jurbise . . . . .    | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | "             | 1        |                |
| P La Louvière . . . . .             | "           | "                        | "                       | "                       | 1                       | "           | "              | "            | "       | "              | "             | 1             | 6        |                |
| P <sup>*</sup> Landen . . . . .     | "           | "                        | "                       | "                       | "                       | "           | "              | "            | 1       | "              | "             | "             | 2        |                |
| A reporter. . . . .                 | 1           | 5                        | 2                       | 7                       | 50                      | 9           | 7              | 41           | 25      | 10             | 32            | 181           | 486      |                |



|                                  | INSPECTEUR. | PERCEPTEUR<br>de |             |             |             | CONTROLEUR. | CHEF DE LIGNE. | COMMIS-CHEF. | COMMIS.  | COMMIS-AJJOINT. | SURDONDÉRAIRE. | DISTRIBUTEUR. | FACTEUR. | FACTEUR RURAL. |
|----------------------------------|-------------|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|--------------|----------|-----------------|----------------|---------------|----------|----------------|
|                                  |             | 1er<br>ordre     | 2e<br>ordre | 3e<br>ordre | 4e<br>ordre |             |                |              |          |                 |                |               |          |                |
| Report. . . . .                  | 1           | 5                | 2           | 7           | 50          | 9           | 7              | 41           | 25       | 10              | 52             | 184           | 436      |                |
| P Laroche. . . . .               | "           | "                | "           | "           | 1           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 4        |                |
| D Léau. . . . .                  | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 5        |                |
| D Lennick-Saint-Quentin. . . . . | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 4        |                |
| D** Lens. . . . .                | "           | "                | "           | "           | 1           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | "             | 4        |                |
| P Lessines. . . . .              | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | (a)<br>1 | "               | "              | 1             | 7        |                |
| P* Leuze. . . . .                | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | 1              | "             | 5        |                |
| P Liège. . . . .                 | "           | 1                | "           | "           | "           | "           | "              | 10           | 2        | 1               | "              | 20            | 11       |                |
| P Lierre. . . . .                | "           | "                | "           | "           | 1           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 2             | 5        |                |
| P Lokeren. . . . .               | "           | "                | "           | 1           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 2             | 2        |                |
| D Looz. . . . .                  | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 5        |                |
| P Louvain. . . . .               | "           | "                | 1           | "           | "           | "           | "              | 1            | 2        | "               | "              | 7             | 8        |                |
| P* Luttre. . . . .               | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | "             | 5        |                |
| P Manseycq. . . . .              | "           | "                | "           | "           | 1           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 4        |                |
| D Maldeghem. . . . .             | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 2        |                |
| P* Malines. . . . .              | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | 2            | 1        | 1               | "              | 7             | 6        |                |
| P* Manage. . . . .               | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | "             | 4        |                |
| D Marbaix. . . . .               | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 2        |                |
| P Marche. . . . .                | "           | "                | "           | "           | 1           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 7        |                |
| P* Marchiennes. . . . .          | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 1        |                |
| D Mariembourg. . . . .           | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 4        |                |
| D Martelange. . . . .            | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 2        |                |
| D Mechelen. . . . .              | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 5        |                |
| D* Melle. . . . .                | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | "             | 5        |                |
| P Menin. . . . .                 | "           | "                | "           | 1           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 4        |                |
| D Meltet. . . . .                | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 2        |                |
| D Moll. . . . .                  | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 5        |                |
| P Mons. . . . .                  | "           | "                | 1           | "           | "           | "           | "              | 1            | 4        | 2               | "              | 6             | 7        |                |
| D Mont-Saint-Guibert. . . . .    | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 8        |                |
| P Mouscron. . . . .              | "           | "                | "           | "           | 1           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 5        |                |
| P** Moustier. . . . .            | "           | "                | "           | 1           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | "             | 5        |                |
| D Namèche. . . . .               | "           | "                | "           | "           | "           | "           | "              | "            | "        | "               | "              | 1             | 2        |                |
| P Namur. . . . .                 | "           | "                | (b)<br>1    | "           | "           | "           | "              | 5            | 2        | "               | "              | 6             | 12       |                |
| A reporter. . . . .              | 1           | 6                | 5           | 10          | 56          | 9           | 0              | 62           | 35       | 15              | 44             | 242           | 592      |                |

(a) Chargé de l'intérim de la perception.

(b) Non classé (3,200).

|                            | INSPECTEUR. | PERCEPTEUR<br>DE |       |       |          | CONTROLEUR. | CHEF DE LIGNÉ. | COMMIS-CHEF. | COMMIS.  | COMMIS-ADJOINT. | SURNUMÉRAIRE. | DISTRIBUTEUR. | FACTEUR. | FACTEUR RURAL. |
|----------------------------|-------------|------------------|-------|-------|----------|-------------|----------------|--------------|----------|-----------------|---------------|---------------|----------|----------------|
|                            |             | 1er              | 2e    | 3e    | 4e       |             |                |              |          |                 |               |               |          |                |
|                            |             | ordre            | ordre | ordre | ordre    |             |                |              |          |                 |               |               |          |                |
| Report. . . . .            | 1           | 6                | 5     | 10    | 56       | 9           | »              | 9            | 62       | 53              | 13            | 44            | 242      | 392            |
| D Nandrin. . . . .         | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | 1             | »        | 5              |
| D* Nechin. . . . .         | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 1              |
| D Nederbrökel. . . . .     | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | 1             | »        | 2              |
| P* Nessonvaux. . . . .     | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 1              |
| P Neufchâteau. . . . .     | »           | »                | »     | 1     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 1        | 7              |
| P Nicuport. . . . .        | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 1        | 3              |
| P Ninove. . . . .          | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 1        | 5              |
| P Nivelles. . . . .        | »           | »                | »     | 1     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 2        | 3              |
| D Oosterzele. . . . .      | »           | »                | »     | »     | (a)<br>1 | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 2              |
| D Oostmalle. . . . .       | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | 1             | »        | 2              |
| D Oostvlieteren. . . . .   | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | 1             | »        | 3              |
| D Oreye. . . . .           | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | 1             | »        | 1              |
| P* Ostende. . . . .        | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | 1            | 1        | »               | »             | »             | 3        | 3              |
| D Ottignies. . . . .       | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | (b)<br>1 | »               | »             | »             | »        | 2              |
| P Overpelt. . . . .        | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 4              |
| D Paliscul. . . . .        | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | 1             | »        | 3              |
| P Pecq. . . . .            | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 3              |
| P Peer. . . . .            | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 5              |
| P* Pepinster. . . . .      | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 2              |
| P Péruwelz. . . . .        | »           | »                | »     | 1     | »        | »           | »              | »            | 1        | »               | »             | »             | 1        | 6              |
| P Perwez. . . . .          | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 4              |
| P Philippeville. . . . .   | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 1        | 4              |
| D* Plasschendaele. . . . . | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 1              |
| P Poperinghe. . . . .      | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 1        | 3              |
| P Puers. . . . .           | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 3              |
| P* Quiévrain. . . . .      | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | »        | 5              |
| D Rance. . . . .           | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | 1             | »        | 5              |
| P Renaix. . . . .          | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 1        | 3              |
| P Rochefort. . . . .       | »           | »                | »     | »     | 1        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 1        | 6              |
| D Rœulx (Le). . . . .      | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | 1             | »        | 1              |
| P Roulers. . . . .         | »           | »                | »     | 1     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 1        | 7              |
| P* Roux. . . . .           | »           | »                | »     | »     | »        | »           | »              | »            | »        | »               | »             | »             | 1        | 3              |
| A reporter. . . . .        | 1           | 6                | 5     | 14    | 68       | 9           | »              | 9            | 65       | 56              | 13            | 52            | 257      | 700            |

(a) Chargé des fonctions de distributeur.

(b) Chargé de l'intérim du bureau.

|                               | INSPECTEUR. | PERCEPTEUR<br>ou |          |          |          | CONTROLEUR. | CHEF DE LIGNE. | COMMIS-CHEF. | COMMIS. | COMMIS-ADJOINT. | SURNUMÉRAIRE. | DISTRIBUTEUR. | FACTEUR. | FACTEUR RURAL. |
|-------------------------------|-------------|------------------|----------|----------|----------|-------------|----------------|--------------|---------|-----------------|---------------|---------------|----------|----------------|
|                               |             | 1er ordre        | 2e ordre | 3e ordre | 4e ordre |             |                |              |         |                 |               |               |          |                |
| Report. . . . .               | 1           | 6                | 3        | 14       | 68       | 9           | »              | 9            | 63      | 36              | 13            | 52            | 287      | 700            |
| P° Ruysbroeck . . . . .       | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 2              |
| P° Saint-Ghislain. . . . .    | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | 1       | »               | »             | »             | 1        | 3              |
| P° Saint-Hubert . . . . .     | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 4              |
| D° Saint-Léger . . . . .      | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 1              |
| P° Saint-Nicolas . . . . .    | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | »            | »       | 1               | »             | »             | 2        | 4              |
| P° Saint-Trond. . . . .       | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | »            | »       | 1               | »             | 2             | »        | 3              |
| D° Santhoven. . . . .         | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | 1             | »             | »        | 2              |
| D° Serning . . . . .          | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | 1             | »             | »        | 2              |
| P** Soignies . . . . .        | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | 1        | 5              |
| P° Solre-sur-Sambre . . . . . | »           | »                | »        | »        | 1        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 4              |
| D° Sombreffe . . . . .        | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | 1             | »             | »        | 2              |
| P° Sotteghem. . . . .         | »           | »                | »        | »        | 1        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 3              |
| P° Spa . . . . .              | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 2             | »        | 3              |
| P° Stavelot . . . . .         | »           | »                | »        | »        | 1        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 2             | »        | 4              |
| P° Tamines. . . . .           | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 3              |
| P° Tamise. . . . .            | »           | »                | »        | »        | 1        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 3              |
| P** Templeuve . . . . .       | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 1              |
| P° Termonde. . . . .          | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | »            | 1       | »               | »             | 2             | »        | 3              |
| D° Tervueren. . . . .         | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | 1             | »             | »        | 2              |
| D° Terwagne . . . . .         | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | 1             | »             | »        | 3              |
| P° Thielt . . . . .           | »           | »                | »        | »        | 1        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 7              |
| P° Thourout . . . . .         | »           | »                | »        | »        | 1        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 6              |
| P° Thuin . . . . .            | »           | »                | »        | »        | 1        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 3              |
| P° Thulin . . . . .           | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 2              |
| P° Tirlemont. . . . .         | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | 1       | »               | »             | 2             | »        | 7              |
| P° Tongres . . . . .          | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | 1            | »       | 1               | »             | 2             | »        | 3              |
| P° Tournay. . . . .           | »           | »                | 1        | »        | »        | »           | »              | 2            | 1       | 1               | »             | 3             | »        | 10             |
| P° Tubize. . . . .            | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 3              |
| P° Turnhout . . . . .         | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 2             | »        | 6              |
| D° Vertryck . . . . .         | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 3              |
| P° Verviers . . . . .         | »           | »                | »        | »        | »        | »           | 1              | 1            | 2       | »               | »             | 3             | »        | 2              |
| P° Vielsalm. . . . .          | »           | »                | »        | 1        | »        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | »             | »        | 4              |
| P° Vilvorde . . . . .         | »           | »                | »        | »        | »        | »           | »              | »            | 1       | »               | »             | 1             | »        | 6              |
| P° Virton. . . . .            | »           | »                | »        | »        | 1        | »           | »              | »            | »       | »               | »             | 1             | »        | 4              |
| A reporter. . . . .           | 1           | 6                | 6        | 22       | 78       | 9           | »              | 10           | 68      | 42              | 17            | 38            | 294      | 835            |

|                                 | INSPECTEUR. | PERCEPTEUR      |                |                |                | CONTRÔLEUR. | CHEF DE LIGNE. | COMMISS.-CHEF. | COMMISS.  | COMMISS.-ADJOINT. | SURNUMÉRAIRE. | DISTRIBUTEUR. | FACTEUR.   | FACTEUR RURAL. |
|---------------------------------|-------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|----------------|----------------|-----------|-------------------|---------------|---------------|------------|----------------|
|                                 |             | 1 <sup>er</sup> | 2 <sup>e</sup> | 3 <sup>e</sup> | 4 <sup>e</sup> |             |                |                |           |                   |               |               |            |                |
|                                 |             | ordre           | ordre          | ordre          | ordre          |             |                |                |           |                   |               |               |            |                |
| Report. . . . .                 | 1           | 6               | 6              | 22             | 78             | 9           | 0              | 10             | 68        | 42                | 17            | 88            | 204        | 835            |
| P Visé. . . . .                 | »           | »               | »              | »              | 1              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 4              |
| D Vroenhoven. . . . .           | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 5              |
| P** Waereghem. . . . .          | »           | »               | »              | »              | 1              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 2              |
| D Waerschoot. . . . .           | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 4              |
| P Walcourt. . . . .             | »           | »               | »              | »              | 1              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 5              |
| P* Waremme. . . . .             | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | 1                 | »             | »             | 1          | 4              |
| D Warnant-Dreye. . . . .        | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 5              |
| D Warneton. . . . .             | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 4              |
| D Waterloo. . . . .             | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 5              |
| P Wavre. . . . .                | »           | »               | »              | 1              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | 1             | »             | 1          | 5              |
| D Wellin. . . . .               | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 5              |
| D Werhomont. . . . .            | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 5              |
| D Wervicq. . . . .              | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 4              |
| D** Wespelaer. . . . .          | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 5              |
| P Westerloo. . . . .            | »           | »               | »              | »              | 1              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | »          | 5              |
| D Westwezel. . . . .            | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 2              |
| P* Wetteren. . . . .            | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 5              |
| D Willebroeck. . . . .          | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 2              |
| D Winghe-Saint-Georges. . . . . | »           | »               | »              | »              | »              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 2              |
| P Ypres. . . . .                | »           | »               | 1              | »              | »              | »           | »              | 1              | 1         | »                 | »             | »             | 2          | 9              |
| P Zèle. . . . .                 | »           | »               | »              | »              | 1              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 2              |
| P Zelzacte. . . . .             | »           | »               | »              | »              | 1              | »           | »              | »              | »         | »                 | »             | »             | 1          | 5              |
| <b>Bureaux ambulants :</b>      |             |                 |                |                |                |             |                |                |           |                   |               |               |            |                |
| Ligne de l'Est. . . . .         | »           | »               | »              | »              | »              | »           | 1              | »              | 8         | 4                 | »             | »             | 6          | »              |
| Ligne du Midi. . . . .          | »           | »               | »              | »              | »              | (a)         | 1              | »              | 7         | 6                 | »             | »             | 9          | »              |
| Ligne de l'Ouest. . . . .       | »           | »               | »              | »              | »              | »           | 1              | »              | 5         | 5                 | »             | »             | 4          | »              |
| <b>TOTAUX . . . . .</b>         | <b>1</b>    | <b>6</b>        | <b>7</b>       | <b>23</b>      | <b>84</b>      | <b>10</b>   | <b>2</b>       | <b>10</b>      | <b>89</b> | <b>57</b>         | <b>18</b>     | <b>70</b>     | <b>323</b> | <b>910</b>     |

(a) Chargé des fonctions de chef de ligne.

## ANNEXE LITT. K.

## Service des télégraphes.

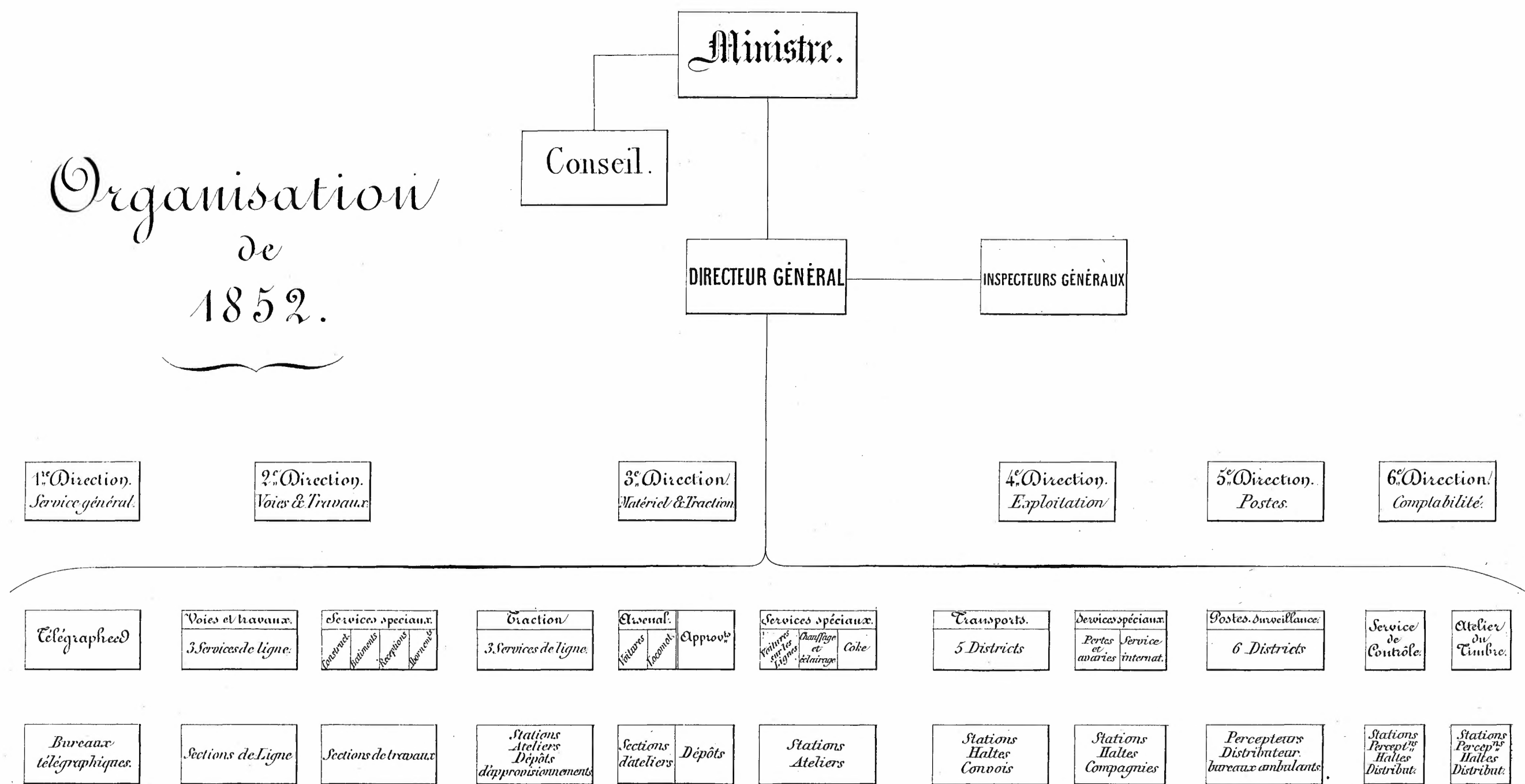
## SERVICE DES TÉLÉGRAPHES.

|  | Ingenieur-inspecteur<br>de 3 <sup>e</sup> classe. | Sous-inspecteur<br>de 1 <sup>re</sup> classe. | Vérificateur<br>de 1 <sup>re</sup> classe. | Télégraphiste. | Télégraphiste-adjoint. | Suramédaille. |
|--|---|---|--|----------------|------------------------|---------------|
| Surveillance du service et bureau central. . . | 1   | 1   | 1  | 3              | 2                      | 2             |
| Bruxelles (Nord) . . . . .                     | »   | »   | 1  | 9              | 19                     | 2             |
| Malines . . . . .                              | »   | »   | »  | »              | 1                      | 1             |
| Anvers . . . . .                               | »   | »   | »  | 3              | 5                      | 2             |
| Louvain . . . . .                              | »   | »   | »  | »              | 2                      | »             |
| Landen . . . . .                               | »   | »   | »  | »              | 1                      | »             |
| Saint-Trond. . . . .                           | »   | »   | »  | »              | »                      | 1             |
| Hasselt . . . . .                              | »   | »   | »  | »              | 1                      | »             |
| Waremmes . . . . .                             | »   | »   | »  | »              | »                      | 1             |
| Ans . . . . .                                  | »   | »   | »  | »              | 1                      | »             |
| Liège . . . . .                                | »   | »   | »  | 1              | 2                      | »             |
| Pepinster. . . . .                             | »   | »   | »  | 1              | »                      | »             |
| Verviers . . . . .                             | »   | »   | »  | 1              | 2                      | »             |
| Termonde . . . . .                             | »   | »   | »  | »              | 1                      | »             |
| Gand . . . . .                                 | »   | »   | »  | 2              | 2                      | »             |
| Bruges . . . . .                               | »   | »   | »  | »              | 1                      | »             |
| Ostende . . . . .                              | »   | »   | »  | »              | 2                      | »             |
| Courtrai . . . . .                             | »   | »   | »  | »              | 1                      | 1             |
| Tournay . . . . .                              | »   | »   | »  | »              | 1                      | »             |
| Leuze . . . . .                                | »   | »   | »  | »              | 1                      | »             |
| Ath . . . . .                                  | »   | »   | »  | »              | »                      | 1             |
| Denderleuw . . . . .                           | »   | »   | »  | »              | 1                      | »             |
| Alost . . . . .                                | »   | »   | »  | »              | 1                      | »             |
| Bruxelles (Midi) . . . . .                     | »   | »   | »  | »              | 3                      | »             |
| Braine-le-Comte . . . . .                      | »   | »   | »  | »              | 1                      | 2             |
| Mons . . . . .                                 | »   | »   | »  | »              | 2                      | »             |
| Charleroi. . . . .                             | »   | »   | »  | »              | 2                      | 1             |
| Namur . . . . .                                | »   | »   | »  | 1              | »                      | 1             |
| <b>Total. . . . .</b>                          | <b>1</b>  | <b>1</b>                                      | <b>2</b>                                   | <b>21</b>      | <b>55</b>              | <b>15</b>     |

Agents payés sur salaires.

20 agents divers : préparateur des  
piles, poseurs, porteurs, etc.

# Organisation de 1852.



Cette organisation repose sur les bases suivantes:

### Administration centrale:

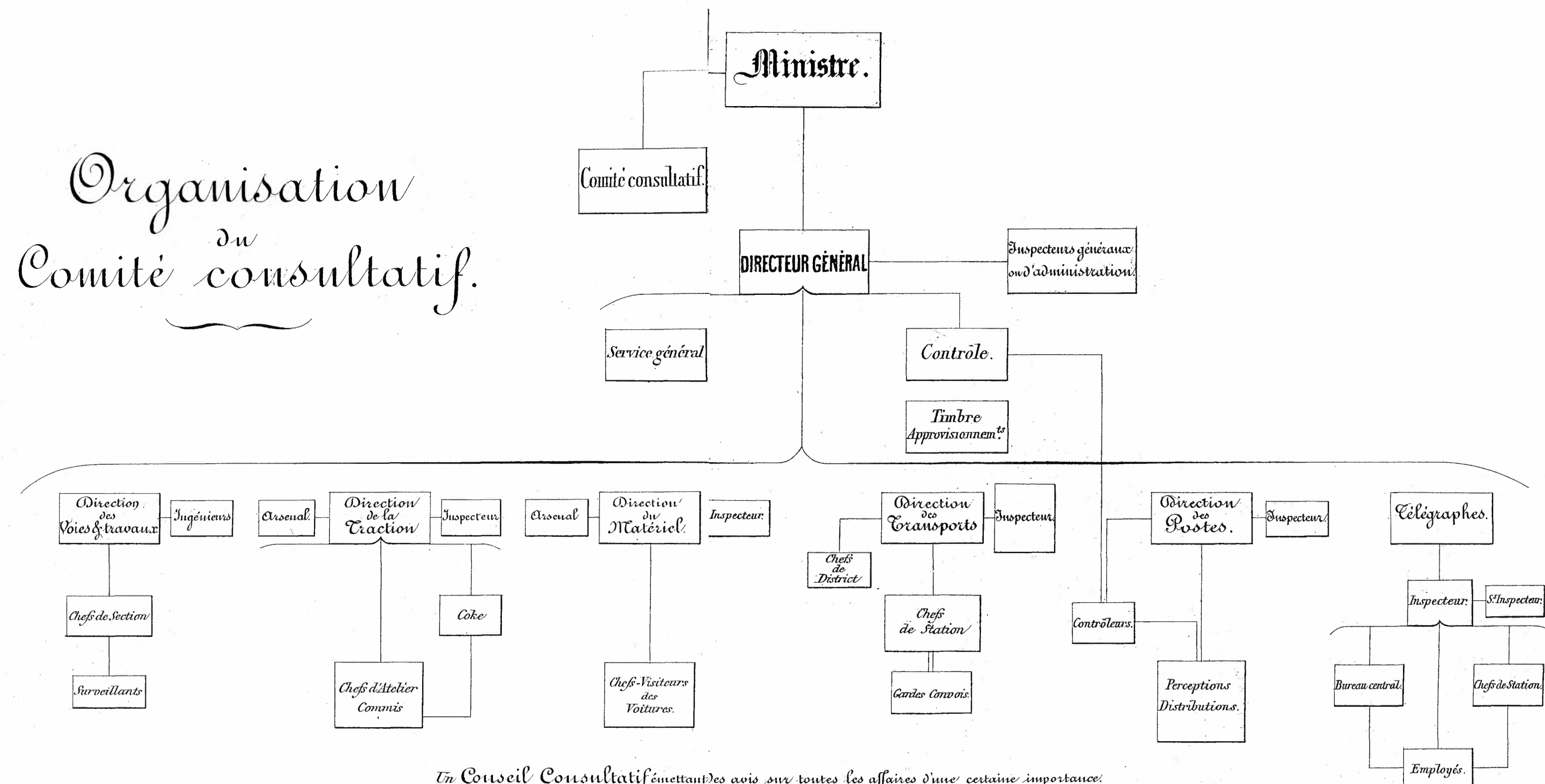
- Un Conseil d'Administration composé des fonctionnaires supérieurs du Département.
- Un Directeur général,
- Deux Inspecteurs généraux.
- Six Directions chargées d'examiner toutes les propositions émanant des services extérieurs & de préparer les décisions à soumettre au Ministre.

### Services d'exécution. Correspondance avec le Ministre & le Directeur général.

- 20 Chefs de Service responsables surveillant & dirigeant l'exécution des ordres émanant de l'administration supérieure et proposant toutes les mesures que réclame le service.
- Les Chefs immédiats sont représentés par:
- des Chefs de Section pour les travaux,
  - des Chefs d'Atelier pour les locomotives,
  - des Chefs de Station pour les transports,
  - des Percepteurs pour les Postes.

Dans ce système la centralisation de tous les services est placée sous l'autorité immédiate du Ministre qui correspond directement avec les Chefs de Service dont il reçoit les propositions.

# Organisation du Comité consultatif.



Un Conseil Consultatif émettant des avis sur toutes les affaires d'une certaine importance.

### Administration unique.

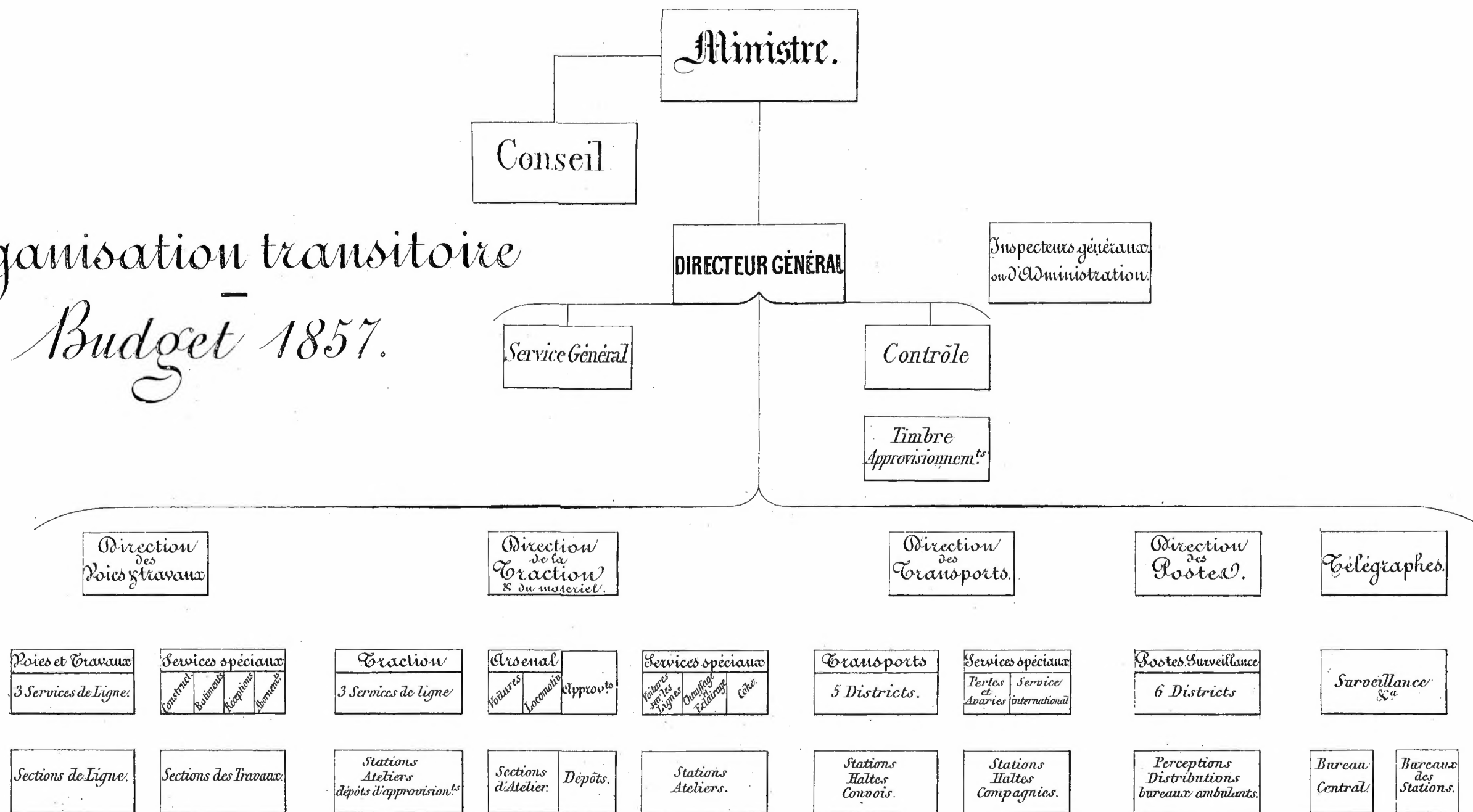
- Un Directeur général, recevant directement les ordres du Ministre.
- Des Inspecteurs généraux ou d'Administration.
- Un Secrétariat.
- Un Service de Contrôle.
- Six Directions spéciales.

Les Chefs immédiats d'exécution sont:

des Chefs de Section pour les travaux  
des Chefs d'Atelier pour les locomotives  
des Chefs de Station pour les transports  
des Percepteurs pour les Postes

Dans ce système le Ministre n'a aucune correspondance directe avec les fonctionnaires des Services extérieurs. Les Directeurs présentent à l'appui de leurs propositions un rapport motivé et y joignent le projet de décision à soumettre au Ministre par le Directeur général. Ils absorbent les attributions de Chefs de Service actuels qui deviennent leurs auxiliaires.

# Organisation transitoire Budget 1857.



En l'absence du Conseil Consultatif, il est institué un conseil d'administration comme en 1852.

L'Administration comprend sous les ordres immédiats du Ministre :

- Un Directeur général,
- Des Inspecteurs généraux ou d'Administration
- Un Service Central
- Un Service de Contrôle
- Cinq Directions spéciales

Des Chefs de service, responsables comme en 1852, adressent des propositions au Ministre en relèvent directement des Directions

Les chefs immédiats d'exécution sont : des Chefs de section pour les travaux,  
des Chefs d'atelier pour les Locomotives,  
des Chefs de Station pour les transports,  
des Percepteurs pour les Postes.

Dans ce système les Directeurs instruisent les propositions des Services extérieurs, et donnent les ordres que comporte l'exécution des décisions Supérieures.

Cette organisation diffère de celle de 1852 en ce qu'elle donne aux Chefs de Direction une action immédiate sur les Services d'exécution, tout en maintenant les Chefs de Service en relation avec le Ministre pour tous les faits importants.

## ANNEXE LITT. M.

## Récapitulation des crédits pour traitement.

| Articles.   | BALANCE.      |                             |
|---|---------------|-----------------------------|
|   | Budget 1886.  | Crédits demandés pour 1887. |
| 2. Administration centrale . . . . . fr.  | 548,600       | 521,700                     |
| 3. Frais de route . . . . .   | 18,500        | 20,600                      |
| 60. Voies et travaux . . . . .  | 189,260       | 200,845                     |
| 64. Traction et arsenal . . . . .   | 133,860       | 165,860                     |
| 70. Mouvement et trafic . . . . .   | 940,000       | 875,686                     |
| 75. Télégraphes . . . . .   | 83,000        | 109,000                     |
| 78. Services en général . . . . .   | 31,550        | 47,650                      |
| 82. Régie . . . . .   | 36,500        | 36,500                      |
| 84. Postes . . . . .  | 560,000       | 588,835                     |
| 85. Facteurs des postes . . . . .   | 793,000       | 852,300                     |
| 88. Traitement de disponibilité . . . . .   | »             | 44,298                      |
| Somme transférée de l'art. 85 à l'art. 4 pour<br>-le salaire de deux facteurs faisant fonctions<br>de messenger à l'administration centrale . . . . . | »             | 2,000                       |
|   | Fr. 3,334,270 | 3,465,270                   |

D'après le résumé qui précède, les crédits pour traitements portés au budget de 1887 s'élèvent à . . . . . fr. 3,465,270

Les allocations de 1886 étaient de . . . . . 3,334,270

Différence . . . . . fr. 131,000

qui se justifie comme suit :

|   |        |
|---|--------|
| 75. Télégraphes en plus . . . . . fr.     | 26,000 |
| 84. Postes en plus . . . . .              | 40,000 |
| 85. Facteurs des postes en plus . . . . . | 65,000 |

Différence égale . . . . . fr. 131,000



## ANNEXE LITT. N.

## Art. 2. Administration centrale. — Résumé des transferts.

|   |             |
|---|-------------|
| Somme allouée au budget de 1886 . . . . .   | fr. 548,600 |
| dont à déduire pour être reporté en vue de la réorganisation :  |             |
| 1° A l'art. 60. Voies et travaux . . . . .  | fr. 22,850  |
| 2° — 64. Traction et arsenal . . . . .  | 24,050      |
| 3° — 70. Mouvement et trafic . . . . .  | 30,100      |
| 4° — 78. Services en général . . . . .  | 9,900       |
| 5° — 84. Postes . . . . .   | 27,400      |
| Total à déduire . . . . .   | fr. 114,300 |
| Reste . . . . .   | fr. 434,300 |
| Par contre, il y a à reporter sur l'art. 2 les sommes suivantes, à reprendre sur les articles ci-après, en vue de régulariser certaines imputations, savoir : |             |
| 1° Art. 60. Voies et travaux . . . . .  | fr. 6,000   |
| 2° — 64. Traction et arsenal . . . . .  | 5,800       |
| 3° — 70. Mouvement et trafic . . . . .  | 54,900      |
| 4° — 78. Services en général . . . . .  | 6,000       |
| 5° — 84. Postes . . . . .   | 20,700      |
|   | 95,400      |
| Total . . . . .   | fr. 527,700 |
| dont à déduire pour être reportés sur l'art. 88 spécial aux traitements de disponibilité. . . . .   | fr. 6,000   |
| Somme égale au crédit demandé pour 1887 . . . . .   | fr. 521,700 |

## ANNEXE LITT. O.

## Budget de 1857. — Personnel.

## VOIES ET TRAVAUX. — ART. 60.

Le crédit demandé pour traitements et indemnités des fonctionnaires et employés de ce service s'élève à . . . . . fr. 200,843

Cette somme se justifie comme suit :

1<sup>o</sup> Personnel actuel du service des lignes, etc. . . . . fr. 189,260

2<sup>o</sup> A reprendre sur l'art. 2 (Administration centrale) le personnel de direction de ce service, savoir :

(<sup>1</sup>) Petitjean, ingénieur en chef. . . . . fr. (5,750)  
 Goffaux, chef de bureau . . . . . 3,200  
 (<sup>1</sup>) Thiriart, sous-ingénieur . . . . . (2,000)  
 (<sup>1</sup>) Thein, chef de section . . . . . (2,400)  
 Delatour, 1<sup>er</sup> commis . . . . . 2,100  
 Timmermans, 1<sup>er</sup> commis . . . . . 2,100  
 Falligan, 2<sup>e</sup> commis . . . . . 1,800  
 Somers, 3<sup>e</sup> commis . . . . . 1,500  
 Erneste, 3<sup>e</sup> commis . . . . . 1,500  
 Ernst, commis-chef . . . . . 2,400  
 Brouez, 1<sup>er</sup> commis . . . . . 2,100  
 Duvivier, 2<sup>e</sup> commis . . . . . 1,800  
 Couteaux, 3<sup>e</sup> commis . . . . . 1,500  
 Verboeckhoven, 3<sup>e</sup> commis . . . . . 1,200  
 Kesteloot, commis-adjoint . . . . . 750  
 Thiebaut, commis-adjoint . . . . . 600  
 (<sup>1</sup>) Asselberghs, commis . . . . . (1,800)

Fr. 22,850

A reporter . . . . . fr. 22,850 189,260 200,843

(<sup>1</sup>) Ne figurent que *pour mémoire* : sont payés actuellement sur l'art. 60.

|   |              |         |         |
|---|--------------|---------|---------|
| Report . . . . . fr.  | 22,850       | 189,260 | 200,843 |
| Dont à déduire :  |              |         |         |
| 1° pour être reporté à l'art. 2, les traitements d'un ingénieur, secrétaire du conseil (Vandersweep) et d'un commis payés actuellement sur le crédit afférent au service des lignes (4,500+1,500) . . . . . fr. | 6,000        |         |         |
| 2° Pour être reportés à l'article spécial des traitements de disponibilité, savoir :  |              |         |         |
| Leclercq, ingénieur . . . fr.   | 2,133        | 33      |         |
| Deman, ingénieur . . . .  | 2,533        | 33      |         |
| Parsy, commis . . . . .   | 600          | 00      |         |
|   | <u>5,267</u> |         |         |
| Ensemble . . . . . fr.  | 11,267       |         |         |
| Reste à ajouter. . . . . fr.  | 11,585       |         |         |
| Somme égale au crédit demandé pour 1857. . . . . fr.  |              | 200,843 |         |



## ANNEXE LITT. P.

## Produit des transports internationaux effectués en 1855.

| DÉSIGNATION DES SERVICES.                            | RECETTES.       | TOTAUX       | Observations.   |  |
|--|-----------------|--------------|---|--|
|  | PART DE L'ÉTAT. | PAR SERVICE. |   |  |
| Belgique vers France. . . . .                        | 1,758,023 68    | •            |   |  |
| France vers Belgique. . . . .                        | 624,959 59      | 2,580,963 27 |   |  |
| Belgique vers Rhénans . . . . .                      | 980,820 97      | »            |   |  |
| Rhénans vers Belgique . . . . .                      | 827,940 51      | 1,808,461 48 |   |  |
| Belgique vers Aix-Dusseldorf . . . . .               | 83,157 12       | »            |   |  |
| Aix-Dusseldorf vers Belgique . . . . .               | 110,949 04      | 194,086 16   |   |  |
| Belge-allemand (a) . . . . .                         | 8,708 87        | 8,708 87     |   |  |
| Belgique vers Prusse (petits paquets). . . . .       | 50,250 94       | •            | (a) Les transports du service direct belge-allemand ne présentent relativement qu'une importance minime, attendu que beaucoup d'expéditions s'effectuent au moyen de lettres de voiture portant l'adresse du correspondant de l'administration à Cologne, et que les transports venant d'au delà de Cologne pour la Belgique sont compris en entier dans la recette belge-rhénane |  |
| Prusse vers Belgique — . . . . .                     | 52,161 19       | 62,392 13    |   |  |
| Anglo-belge, par Ostende (voyageurs). . . . .        | 8,550 80        | •            |   |  |
| Belge-anglais — — . . . . .                          | 4,767 20        | 10,098 »     |   |  |
| Anglo-belge — (petits paquets). . . . .              | 2,824 86        | »            |   |  |
| Belge-anglais — — . . . . .                          | 1,154 98        | 3,979 84     |   |  |
| Anglo-belge, par Anvers (voyageurs). . . . .         | 5,738 75        | 5,738 75     |   |  |
| <b>TRANSIT.</b>                                      |                 |              |   |  |
| Franco-belge-allemand (voyageurs) . . . . .          | 19,540 35       | »            |   |  |
| France vers les Rhénans. . . . .                     | 528,991 07      | •            |   |  |
| Rhénans vers la France . . . . .                     | 588,236 14      | »            |   |  |
| France vers Aix-Dusseldorf. . . . .                  | 4,279 65        | »            |   |  |
| Aix-Dusseldorf vers France . . . . .                 | 58,406 65       | »            |   |  |
| France vers Prusse (petits paquets) . . . . .        | 21,949 •        | •            |   |  |
| Prusse vers France — . . . . .                       | 18,555 24       | »            |   |  |
| Anglo-franco-belge-rhénan, par Calais (voyageurs)    | 49,675 50       | •            |   |  |
| Anglo-belge-rhénan — — . . . . .                     | 58,425 90       | •            |   |  |
| Angleterre vers Prusse, par Ostende (petits paquets) | 18,807 35       | »            |   |  |
| Prusse vers Angleterre — — . . . . .                 | 5,815 50        | 946,480 53   |   |  |
| TOTAUX. . . . .                                      | 5,420,906 23    | 5,420,906 23 |   |  |

## ANNEXE LITT. Q.

Résumé général des recettes et des dépenses de la caisse de retraite et de secours pour les  
1<sup>er</sup> octobre 1838, jusqu'au

| ÉPOQUES.   | DÉPENSES.   |                                |              |           |                             |              |                            |                     |            |            |                    |   |
|--|---|--------------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|--------------|----------------------------|---------------------|------------|------------|--------------------|---|
|  | SECOURS<br>PERSONNELS<br>à<br>L'OUVRIER<br>MALADE<br>OU ELUSÉ | FRAIS DE TRAITEMENT.           |              |           | FRAIS<br>de<br>funérailles. | PENSIONS AUX |                            | SECOURS ANNUELS AUX |            |            | FRAIS<br>GÉNÉRAUX. |   |
|  |   | Médecins<br>et<br>chirurgiens. | Médicaments. | Hôpitaux. |                             | Ouvriers.    | Veuves<br>et<br>orphelins. | Ouvriers.           | Veuves.    | Orphelins. |                    |   |
|  |   |                                |              |           |                             |              |                            |                     |            |            |                    | 2 |
| 1  | 2   | 3                              | 4            | 5         | 6                           | 7            | 8                          | 9                   | 10         | 11         | 12                 |   |
|  | Fr. c.  |                                |              |           |                             |              |                            |                     |            |            |                    |   |
| Depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1838 jus-<br>qu'au 30 juin 1845..... | 59,469 78   | 16,210 40                      | 8,457 91     | 705 43    | »                           | »            | »                          | 1,600 »             | 15,000 »   | »          | 1,368 40           |   |
| Du 1 <sup>er</sup> juillet 1845 jusqu'au 31<br>décembre 1849.....      | 33,508 33   | 10,607 53                      | 6,528 »      | 697 60    | 1,752 »                     | »            | 863 60                     | »                   | 1,737 »    | »          | 1,545 25           |   |
| Pendant l'exercice 1847.....   | 30,318 62   | 11,182 64                      | 5,967 »      | 568 12    | 1,835 »                     | »            | 1,547 55                   | 609 »               | 6,712 75   | 70 »       | 820 »              |   |
| — 1848.....  | 27,920 98   | 10,106 68                      | 5,715 59     | 1,121 55  | 1,835 »                     | 450 »        | 2,378 76                   | 9,910 50            | 7,615 »    | 396 »      | 600 »              |   |
| — 1849.....  | 29,171 19   | 14,086 87                      | 7,001 29     | 577 23    | 2,640 »                     | 270 »        | 3,692 75                   | 14,664 »            | 9,582 92   | 318 »      | 628 »              |   |
| — 1850.....  | 35,099 41   | 11,979 92                      | 6,397 15     | 1,289 01  | 2,315 »                     | 378 »        | 5,934 34                   | 10,018 50           | 11,061 »   | 573 »      | 600 20             |   |
| — 1851.....  | 31,814 57   | 9,064 72                       | 3,235 45     | 1,109 65  | 1,695 »                     | 796 50       | 8,090 66                   | 4,683 »             | 11,334 »   | 720 »      | 1,578 50           |   |
| — 1852.....  | 37,662 07   | 11,388 39                      | 4,180 66     | 2,338 08  | 2,085 »                     | 7,508 »      | 9,049 44                   | 7,353 30            | 12,237 »   | 576 »      | 600 »              |   |
| — 1853.....  | 36,947 07   | 10,713 84                      | 4,464 29     | 1,928 »   | 2,280 »                     | 17,395 75    | 9,795 68                   | 9,393 40            | 15,223 36  | 1,333 40   | 698 60             |   |
| — 1854.....  | 34,894 98   | 10,035 10                      | 3,213 12     | 2,739 69  | 2,250 »                     | 22,311 01    | 11,500 30                  | 8,775 50            | 19,233 82  | 2,076 10   | 911 85             |   |
| — 1855.....  | 43,594 03   | 11,772 19                      | 4,719 29     | 2,625 78  | 2,955 »                     | 27,790 08    | 14,687 66                  | 8,787 05            | 29,020 88  | 2,404 »    | 900 »              |   |
| TOTAUX.....  | 400,401 23  | 127,148 28                     | 59,879 75    | 15,758 34 | 21,642 »                    | 76,989 34    | 67,540 74                  | 75,994 25           | 138,847 83 | 8,555 50   | 10,248 81          |   |

ouvriers de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, depuis son origine,  
1<sup>er</sup> janvier 1856.

| RECETTES.         |                                       |                           |                              |  |   |  |          |  |              | EXCÉDANT<br>des<br>RECETTES<br>sur<br>LES DÉPENSES. |         | AVOIR<br>de la<br>CAISSE<br>à la<br>fin de chaque<br>ANNÉE. |
|-------------------|---------------------------------------|---------------------------|------------------------------|--|---|--|----------|--|--------------|---|---------|---|
| TOTAL<br>GÉNÉRAL. | CONTRIBU-<br>TION<br>des<br>ouvriers. | SUBSIDES<br>de<br>l'État. | BONS<br>des<br>particuliers. | APPLICA<br>et<br>remise de tarifs<br>dans<br>les stations. | PRODUIT<br>des<br>PENSIONS<br>indigees. | BONI<br>du<br>fonds spécial<br>alimenté<br>par<br>les ouvriers<br>des<br>entrepreneurs | DIVERS.  | INTÉRÊTS<br>perçus<br>par<br>les fonds<br>de<br>réserve. | TOTAL.       | SOMMES.   | P. o/o. | ANNÉE.  |
| 13                | 14                                    | 15                        | 16                           | 17   | 18                                      | 19   | 20       | 21   | 22           | 23  | 24      | 25  |
|                   |                                       |                           |                              |  |   |  |          |  | Fr. c        |   |         | Fr. c.  |
| 103,101 92        | 152,212 66                            | "                         | "                            | "  | 7,612 "                                 | "  | "        | 7,017 21   | 165,841 87   | 63,739 95   | 38 "    | 63,739 95   |
| 57,239 51         | 65,549 27                             | 10,000 "                  | 2,048 15<br>1,294 "          | 5,581 25   | 5,926 26                                | "  | 113 18   | 6,644 18   | 117,160 29   | 59,920 78   | 51 "    | 123,660 73  |
| 59,628 88         | 63,964 88                             | "                         | 1,617 20                     | 229 75   | 4,765 03                                | 7,816 32   | 12 71    | 6,692 95   | 85,128 84    | 25,499 98   | 30 "    | 149,160 69  |
| 63,050 06         | 61,530 70                             | "                         | "                            | 474 50   | 8,120 60                                | 9,334 05   | 118 25   | 7,557 "  | 87,541 30    | 19,491 24   | 22 "    | 168,651 93  |
| 82,630 25         | 62,764 08                             | 5,000 "                   | 550 "                        | 199 42   | 7,249 22                                | 12,062 13  | "        | 8,234 85   | 96,659 70    | 14,020 45   | 14 "    | 152,681 38  |
| 85,615 53         | 72,294 61                             | 5,000 "                   | 3,325 70                     | 170 30   | 8,406 70                                | 1,631 13   | 133 "    | 8,691 90   | 99,653 34    | 14,007 81   | 14 "    | 198,680 19  |
| 74,182 05         | 87,800 32                             | "                         | "                            | "  | 8,150 69                                | "  | 65 72    | 8,793 15   | 104,819 03   | 30,637 03   | 29 "    | 227,326 22  |
| 95,667 94         | 91,874 86                             | 3,352 80                  | 941 15                       | "  | 6,791 49                                | "  | 21 "     | 10,226 90  | 113,208 20   | 13,140 26   | 16 "    | 245,466 48  |
| 110,173 39        | 95,523 48                             | 5,000 "                   | 1,390 "                      | "  | 6,231 62                                | "  | 416 20   | 10,964 45  | 119,545 73   | 9,372 34  | 8 "     | 254,838 62  |
| 117,940 48        | 102,910 65                            | 10,000 "                  | 755 "                        | "  | 5,571 49                                | "  | 168 71   | 11,017 "   | 130,403 05   | 12,462 57   | 9 "     | 257,301 39  |
| 149,346 06        | 115,793 48                            | 10,000 "                  | 565 "                        | "  | 6,812 21                                | "  | "        | 11,557 "   | 144,730 69   | "   | "       | 262,636 02  |
| 1,003,006 07      | 992,637 17                            | 48,352 60                 | 12,490 20                    | 6,655 22   | 75,637 71                               | 31,473 63  | 1,058 77 | 97,386 59  | 1,265,692 09 | 267,301 39  |         | AVOIR<br>au 1 <sup>er</sup> janvier<br>1856. } 262,686 02   |

## ANNEXE LITT. R.

## Relevé des recettes et du mouvement de la poste, et

## RECETTES

| NATURE DES PRODUITS.                                    | EXERCICES    |  |              |              |              |
|---|--------------|--|--------------|--------------|--------------|
|   | 1847.        | 1849.  | 1850.        | 1851.        | 1852.        |
| Lettres taxées . . . . .                                | 3,387,443 25 | 1 <sup>er</sup> sem. 1,565,275 17<br>2 <sup>e</sup> — 860,310 67   | 1,372,014 90 | 1,366,760 72 | 1,276,042 54 |
| Vente des timbres-poste . . . . .                       | "            | 1 <sup>er</sup> sem. " " " "<br>2 <sup>e</sup> — 575,671 40        | 1,233,786 60 | 1,400,534 80 | 1,630,037 60 |
| Journaux affranchis . . . . .                           | 112,622 43   | 1 <sup>er</sup> sem. 53,054 59<br>2 <sup>e</sup> — 54,924 63       | 114,533 58   | 152,130 26   | 167,210 51   |
| Imprimés affranchis . . . . .                           | 36,448 09    | 1 <sup>er</sup> sem. 14,302 47<br>2 <sup>e</sup> — 16,891 61       | 42,221 27    | 50,510 71    | 54,081 24    |
| Droit proportionnel sur les articles d'argent . . . . . | 23,177 01    | 1 <sup>er</sup> sem. 6,948 "<br>2 <sup>e</sup> — 8,227 80          | 17,634 70    | 21,907 "     | 28,001 30    |
| Articles d'argent périmés . . . . .                     | "            | "  | "            | "            | 386 62       |
| Émoluments . . . . .                                    | 51,063 43    | 1 <sup>er</sup> sem. 29,586 26<br>2 <sup>e</sup> — 26,283 15       | 54,105 83    | 56,367 88    | 58,943 33    |
| Remboursements des offices étrangers . . . . .          | 153,517 14   | 1 <sup>er</sup> sem. 178,874 21<br>2 <sup>e</sup> — 147,194 69     | 333,770 68   | 364,883 21   | 258,063 13   |
| Recettes brutes de toute nature . . . . .               | 3,764,271 35 | 1 <sup>er</sup> sem. 1,848,040 60<br>2 <sup>e</sup> — 1,689,517 86 | 3,168,070 56 | 3,413,512 68 | 3,501,766 27 |
| dont à déduire :  |              | 3,537,558 55   |              |              |              |
| Sommes remboursées aux offices étrangers . . . . .      | 44,707 98    | 27,176 74  | 72,491 06    | 85,360 51    | 108,270 01   |
| Timbres-poste vendus, mais non encore annulés . . . . . | "            | 106,706 10   | 160,566 "    | 195,209 40   | 304,868 40   |
| ENSEMBLE . . . . .                                      | 44,707 98    | 133,882 84   | 233,017 06   | 280,569 91   | 413,138 41   |
| NETTE RECETTES BRUTES . . . . .                         | 3,719,563 37 | 3,403,675 71   | 2,935,053 50 | 3,122,942 77 | 3,088,627 86 |

## MOUVEMENT

| EXERCICES.     | LETTRES TRANSPORTÉES A L'INTÉRIEUR |                                   |            | LETTRES<br>DE ET POUR<br>l'étranger. | LETTRES CHARGÉES |           |
|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------|--------------------------------------|------------------|-----------|
|                | dans<br>le rayon de 30 kiloms.     | au-delà<br>du rayon de 30 kiloms. | TOTAL.     |                                      | ORDINAIRES.      | D'OFFICE. |
| 1847 . . . . . | 2,723,471                          | 3,728,326                         | 6,452,000  | 2,571,529                            | 24,357           | "         |
| 1849 . . . . . | 3,053,206                          | 4,167,960                         | 7,221,195  | 2,675,000                            | 41,052           | "         |
| 1850 . . . . . | 3,455,586                          | 4,402,440                         | 7,858,326  | 2,987,000                            | 49,210           | "         |
| 1851 . . . . . | 4,077,829                          | 4,816,491                         | 8,894,320  | 3,491,436                            | 93,307           | 53,461    |
| 1852 . . . . . | 4,519,101                          | 5,622,423                         | 10,141,524 | 3,680,000                            | 106,943          | 55,280    |
| 1853 . . . . . | 5,340,006                          | 6,161,650                         | 11,521,955 | 4,016,570                            | 135,123          | 66,283    |
| 1854 . . . . . | 5,849,563                          | 6,937,847                         | 12,787,410 | 4,406,184                            | 142,406          | 66,300    |
| 1855 . . . . . | 6,103,831                          | 7,248,627                         | 13,442,658 | 4,700,000                            | 156,563          | 58,765    |
| 1856 . . . . . | "                                  | "                                 | "          | "                                    | "                | "         |

Les résultats ne sont pas encore connus.

## appréciation des produits, pendant 1847 et 1849 à 1856.

| 1853.        | 1854.        | 1855.        | 1856<br>approximativement. |
|--------------|--------------|--------------|----------------------------|
| 1,204,740 84 | 1,272,113 54 | 1,217,812 59 | 1,214,000 »                |
| 1,800,076 00 | 1,944,958 50 | 2,124,211 20 | 2,204,600 »                |
| 189,161 06   | 210,447 99   | 275,886 15   | 316,500 »                  |
| 57,178 50    | 62,220 51    | 65,567 74    | 74,200 »                   |
| 32,069 60    | 36,710 80    | 40,632 30    | 42,400 »                   |
| 410 32       | 884 39       | 798 74       | 450 »                      |
| 60,954 76    | 68,744 03    | 76,921 91    | 82,150 »                   |
| 373,641 78   | 470,974 04   | 638,227 78   | 515,500 »                  |
| 3,778,242 46 | 4,076,033 60 | 4,338,058 41 | 4,570,000 »                |
| 118,644 28   | 117,921 48   | 130,638 54   | 136,000 »                  |
| 392,011 30   | 462,206 10   | 527,931 40   | 797,931 »                  |
| 510,655 88   | 580,126 58   | 658,567 94   | 933,931 »                  |
| 3,267,586 88 | 3,495,907 22 | 3,679,488 47 | 3,636,060 »                |

## APPRECIATION DES PRODUITS DE LA POSTE.

Les chiffres ci-après résument la valeur des timbres-poste débités et de ceux annulés depuis la mise à exécution de la réforme postale :

|                                     | Valeur des timbres-poste |               |
|-------------------------------------|--------------------------|---------------|
|                                     | DÉBITÉS.                 | ANNULÉS.      |
| (5 derniers mois de) 1849 . . . . . | 578,671 40               | 468,065 30    |
| 1850 . . . . .                      | 1,233,786 60             | 1,179,926 70  |
| 1851 . . . . .                      | 1,400,934 80             | 1,360,291 40  |
| 1852 . . . . .                      | 1,639,037 60             | 1,529,378 60  |
| 1853 . . . . .                      | 1,600,078 60             | 1,712,933 70  |
| 1854 . . . . .                      | 1,944,958 50             | 1,874,764 70  |
| 1855 . . . . .                      | 2,124,211 20             | 2,058,481 90  |
| (Approximativement) 1856 . . . . .  | 2,300,000 »              | 2,030,000 »   |
| Valeur totale débitée. . . . .      | 13,018,676 70            | 12,220,745 30 |
| — annulée. . . . .                  | 12,220,745 30            |               |
| Reste en circulation . . . . .      | 797,931 »                |               |

De cette comparaison il résulte qu'il y a progression dans la valeur des timbres-poste qui restent en circulation, et, qu'à la fin de 1856, il y en avait pour environ 800,000 francs non encore annulés.

Il est incontestable qu'un grand nombre de ces timbres sont détournés de leur véritable destination, et ont acquis la valeur de papier-monnaie. L'usage de cette valeur tend à devenir général, notamment pour servir aux paiements dans le commerce de la librairie.

Les recettes brutes de 1856 sont évaluées approximativement à la somme de . . . . . fr. 4,570,000  
En 1855, elles se sont élevées à . . . . . 4,338,058

Différence en plus pour 1856 . . . . . 231,942

Si l'on compare, d'autre part, les timbres-poste débités et ceux annulés en 1856, soit :

Valeur des timbres débités . . . . . 2,300,000  
— annulés . . . . . 2,030,000

on constate qu'il en est entré dans la circulation pour une valeur non-annulée de . . . . . 270,000

c'est-à-dire que l'excédant des recettes de 231,942 francs peut être qualifié de résultat fictif, puisque cette somme n'est pas la représentation d'un service rendu par la poste, mais une véritable émission de papier-monnaie.

Il est donc de toute évidence que, pour pouvoir apprécier les produits réels de la poste, c'est-à-dire ceux qui résultent exclusivement du transport de lettres, journaux, imprimés et articles d'argent, il faut de toute nécessité retrancher des recettes la valeur des timbres non annulés.

## MENT.

| LETTRES<br>DE SERVICE. | TOTAL<br>GÉNÉRAL<br>des<br>LETTRES. | JOURNAUX.  | IMPRIMÉS. |
|------------------------|-------------------------------------|------------|-----------|
| 3,500,000              | 12,547,886                          | 4,200,000  | 1,300,000 |
| »                      | »                                   | »          | »         |
| »                      | »                                   | »          | »         |
| 3,325,000              | 14,857,524                          | 11,410,400 | 3,789,000 |
| 2,462,000              | 16,445,347                          | 14,000,000 | 4,090,000 |
| 2,650,000              | 18,379,931                          | 14,150,000 | 4,230,000 |
| 2,700,000              | 20,092,300                          | 16,055,000 | 3,241,000 |
| 2,940,000              | 21,206,996                          | 19,669,000 | 3,672,600 |
| »                      | »                                   | »          | »         |



ANNEXE LITT. S.

Exercice 1856. — Relevé des dépenses afférentes au service des postes.

**I. Dépenses spécialement libellées au budget de 1856 pour le service des postes.**

(Voir page 64 des développements du budget du Ministère des Travaux Publics. — N° 98 des Documents parlementaires.)

|  |            |
|--|------------|
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés (art. 82 du budget) :   |            |
| Personnel attaché à l'administration centrale (compris dans l'art. 2 du budget) . . . . .  | fr. 87,000 |
| Inspection, surveillance et contrôle. . . . .  | 54,250     |
| Bureaux de perception et de distribution . . . . .   | 445,000    |
| Bureaux ambulants . . . . .  | 60,770     |
|  | 647,000    |
| Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes (art. 85 du budget) . . . . . fr. 795,000                                    |            |
| Transports des dépêches par route ordinaire (art. 84 du budget) .  | 365,000    |
| Matériel. — Papiers, impressions, publications, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, menues dépenses (art. 85 du budget) . . . . . | 187,000    |
| Matériel pour le personnel de l'administration centrale : direction des postes et contrôle (art. 5 du budget) . . . . .                          | 4,000      |
|  | 4,000      |
| Total. . . . . fr.   | 1,996,000  |

**II. Dépenses afférentes au transport des dépêches par chemin de fer.**

1° Traction des bureaux de poste ambulants : parcours de 1,004,125 kilomètres, à raison de 50 centimes par kilomètre, soit . . . . . fr. 501,240

Ce prix a pour base la taxe d'un équipage réduite de 50 p. %.

2° Transport des dépêches par convois ordinaires. — Il a été transporté 559,822 dépêches postales qui, à raison de 60 centimes, représentent une dépense, dont le service des postes est exonéré, d'environ . . . . . 215,890

Le prix moyen de 60 centimes est très-modéré. Si l'on avait taxé les dépêches au poids, un grand nombre eussent payé une taxe de deux à cinq fois plus élevée.

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| Ensemble. . . . . fr.    | 517,130   |
| A reporter . . . . . fr. | 2,513,130 |

Report . . . . . fr. 2,513,130

**III. Service des malles (paquebots à vapeur) entre  
Ostende et Douvres.**

Traitements et indemnités du personnel (Voir développements du budget du Ministère des affaires étrangères, pages 26 et suivantes du n° 103 des Documents parlementaires) :

|   |            |        |
|---|------------|--------|
| Courriers et agents (art. 42) . . . . .       | fr. 14,530 |        |
| Officiers, matelots, etc. (art. 43) . . . . . | 64,992     |        |
|   |            | 79,542 |

Dépenses de matériel pour le service des malles-postes :

|  |             |         |
|--|-------------|---------|
| (Art. 48). Houille, huile, graisses, etc., pour 416 traversées . . . . . | fr. 92,660  |         |
| Entretien et réparation des paquebots, etc. . . . .                      | 68,140      |         |
|  |             | 160,800 |
| Ensemble. . . . .  | fr. 240,142 |         |

dont à déduire la recette effectuée pour transport des voyageurs, etc. . . . . 120,000

( Voir Voies et Moyens, page 30, n° 8 des Documents parlementaires, colonne : Prévisions des recettes pour l'exercice 1886.)

|   |               |         |
|---|---------------|---------|
| Reste dépense à attribuer au transport des malles . . . . . | fr. ————      | 120,142 |
| Dépense totale afférente au service des postes. . . . .     | fr. 2,633,272 |         |

## ANNEXE LITT. T.

Liste des fonctionnaires et employés mis en disponibilité par mesure générale, dont le traitement est compris dans l'allocation spéciale proposée à l'art. 88 du budget de 1857.

| ADMINISTRATION.                      | NOMS<br>des<br>fonctionnaires et employés. | GRADES.   | TRAITEMENT.               | TOTAL<br>PAR SERVICE. |
|--------------------------------------|--|---|---------------------------|-----------------------|
| Administration centrale. . . . .     | Grosfils. . . . .                          | Inspecteur général à l'adminis-<br>tration des chemins de fer . . . | 6,000 »                   | 6,000 »               |
| Ponts et chaussées: ingénieurs, etc. | Maes de Zutler . . . . .                   | Ingénieur de 1 <sup>re</sup> classe. . . . .                        | 2,533 55                  | 6,686 66              |
|                                      | Garnier, C. . . . .                        | Ingénieur honoraire de 3 <sup>e</sup> classe                        | 1,800 »                   |                       |
|                                      | Nef, F. . . . .                            | Conducteur de 2 <sup>e</sup> classe. . . . .                        | 1,533 53                  |                       |
|                                      | Helten . . . . .                           | — de 3 <sup>e</sup> classe. . . . .                                 | 1,000 »                   |                       |
|                                      | Id. agents subalternes. . . . .            | Bonneel. . . . .  | Aide temporaire . . . . . |                       |
|                                      | Thonon. . . . .                            | Garde-pont à bascule. . . . .                                       | 800 »                     |                       |
|                                      | Colle . . . . .                            | Garde-digue . . . . .   | 533 55                    |                       |
|                                      | Prudhomme . . . . .                        | Garde-pont à bascule. . . . .                                       | 504 »                     |                       |
|                                      | De Vos . . . . .                           | — . . . . .   | 504 »                     |                       |
|                                      | Van Meus. . . . .                          | Surveillant de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .                     | 1,200 »                   |                       |
|                                      | Somville . . . . .                         | — . . . . .   | 900 »                     |                       |
|                                      | Puraye . . . . .                           | — . . . . .   | 1,200 »                   |                       |
| Corps des mines. . . . .             | Gernaert . . . . .                         | Ingénieur en chef de 2 <sup>e</sup> classe. . .                     | 1,900 »                   | 4,055 53              |
|                                      | De Thier. . . . .                          | Ingénieur de 2 <sup>e</sup> classe. . . . .                         | 2,155 53                  |                       |
| CHEMIN DE FER.                       | Leclereq . . . . .                         | Ingénieur de 2 <sup>e</sup> classe . . . . .                        | 2,155 55                  | 3,267 »               |
| Voies et travaux: traitements. . .   | Deman . . . . .                            | Architecte de 2 <sup>e</sup> classe . . . . .                       | 2,535 53                  |                       |
|                                      | Parcq. . . . .                             | Commis dessinateur . . . . .  | (a) 600 »                 |                       |
| Id. salaires . . . . .               | Barbié . . . . .                           | Surveillant de 3 <sup>e</sup> classe. . . . .                       | 800 »                     | 2,130 »               |
|                                      | Van Loeken . . . . .                       | — — . . . . .   | 600 »                     |                       |
|                                      | De Bil. . . . .                            | — de 2 <sup>e</sup> classe. . . . .                                 | 730 »                     |                       |
|                                      | A reporter. . . . . fr.                    |   |                           | 30,014 87             |

(a) La fraction a été forcée pour former un chiffre rond.

| ADMINISTRATION.                                      | NOMS<br>des<br>fonctionnaires et employés. | GRADES.   | TRAITEMENT. | TOTAL<br>PAR SERVICE.     |
|--|--|---|-------------|---------------------------|
|  | Report. . . . .                            |   | .....       | 50,014 37                 |
| Traction et arsenal : traitements.                   | Deacon . . . . .                           | Surveillant de 5 <sup>e</sup> classe . . . . .      | 800 »       | 800 »                     |
|  | Sallez . . . . .                           | Adjoint de police . . . . .                         | 480 »       |                           |
|  | Goubaut . . . . .                          | Facteur de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .         | 1,000 »     |                           |
|  | Bazelle . . . . .                          | Adjoint de police . . . . .                         | 450 »       |                           |
|  | Calliau . . . . .                          | Commis . . . . .                                    | 800 »       |                           |
|  | Aereus . . . . .                           | Garde-convoi de 2 <sup>e</sup> classe . . . . .     | 1,000 »     |                           |
|  | Étienne . . . . .                          | — de 3 <sup>e</sup> classe . . . . .                | 600 »       |                           |
|  | Pairou . . . . .                           | Chief de station de 3 <sup>e</sup> classe . . . . . | 1,400 »     |                           |
|  | Bouyet . . . . .                           | Commis de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .          | 1,333 33    |                           |
| Mouvement et trafic : traitements.                   | Pagnoul . . . . .                          | Commis . . . . .                                    | 800 »       | Chiffre rond.<br>15,464 » |
|  | Kenettenorf . . . . .                      | — . . . . .   | 600 »       |                           |
|  | Mertens . . . . .                          | — . . . . .   | 600 »       |                           |
|  | Sano . . . . .                             | — . . . . .   | 800 »       |                           |
|  | Crabbe . . . . .                           | Surveillant de 3 <sup>e</sup> classe . . . . .      | 600 »       |                           |
|  | Lechien . . . . .                          | Commis adjoint . . . . .                            | 400 »       |                           |
|  | Muller . . . . .                           | Garde-convoi de 3 <sup>e</sup> classe . . . . .     | 720 »       |                           |
|  | Moris . . . . .                            | — de 2 <sup>e</sup> classe . . . . .                | 880 »       |                           |
|  | Truyens . . . . .                          | — de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .               | 1,000 »     |                           |
|  | Coomans . . . . .                          | Peseur . . . . .                                    | 600 »       |                           |
| Id. salaires . . . . .                               | Wittebols . . . . .                        | — à l'essai . . . . .                               | 450 »       | 1,350 »                   |
|  | Michiels . . . . .                         | Portier . . . . .                                   | 480 »       |                           |
| Services en général : traitements.                   | Pex . . . . .                              | Commis . . . . .                                    | 800 »       | 800 »                     |
|  | De Meren . . . . .                         | Directeur . . . . .                                 | 3,000 »     |                           |
|  | Bika . . . . .                             | Percepteur . . . . .                                | 2,000 »     |                           |
|  | Vandervrecken . . . . .                    | — . . . . .   | 1,333 33    |                           |
|  | Duckers . . . . .                          | — . . . . .   | 600 »       |                           |
|  | Finet . . . . .                            | — . . . . .   | 600 »       |                           |
| Postes : traitements des fonctionnaires et employés. | Eeckmans . . . . .                         | — . . . . .   | 2,000 »     | Chiffre rond.<br>14,267 » |
|  | Houze . . . . .                            | — . . . . .   | 600 »       |                           |
|  | Pecqueux . . . . .                         | — . . . . .   | 600 »       |                           |
|  | Rennes . . . . .                           | — . . . . .   | 600 »       |                           |
|  | Van Eyndhoven . . . . .                    | Commis . . . . .                                    | 1,200 »     |                           |
|  | Meuffels . . . . .                         | — . . . . .   | 1,333 33    |                           |
|  | A reporter . . . . .                       | fr. . . . .   | .....       | 60,873 37                 |

| ADMINISTRATION.                 | NOMS<br>des<br>fonctionnaires et employés. | GRADES.                      | TRAITEMENT. | TOTAL<br>PAR SERVICE. |
|---------------------------------|--|------------------------------|-------------|-----------------------|
|                                 | Report. . . . .                            | .....                        | .....       | 60,878 57             |
|                                 | Wuyts . . . . .                            | Concierge. . . . .           | 868 67      |                       |
|                                 | Bourguet . . . . .                         | Messenger-piéton . . . . .   | 330 *       |                       |
|                                 | Montulet . . . . .                         | Facteur rural. . . . .       | 400 *       |                       |
|                                 | Fraikin . . . . .                          | — . . . . .                  | 330 *       |                       |
| Postes : facteurs, etc. . . . . | Dargoux . . . . .                          | — . . . . .                  | 300 *       | 5,700 *               |
|                                 | Patron . . . . .                           | — . . . . .                  | 400 *       |                       |
|                                 | Bourguignon . . . . .                      | — . . . . .                  | 333 33      |                       |
|                                 | Lencie . . . . .                           | Facteur des postes . . . . . | 300 *       |                       |
|                                 | Vaneesbecq. . . . .                        | — rural. . . . .             | 400 *       |                       |
|                                 |  | TOTAL. . . . .               | fr.         | 64,878 57             |